GEORGE V. RAUCH

LA ARGENTINA ENTRE DOS GUERRAS

1916-1938

De Yrigoyen a Justo

Editorial Biblos
HISTORIA

La Argentina entre dos guerras

Hay acontecimientos y figuras históricas cuyas vidas y logros han sido distorsionados y vilificados por las leyendas de ciertos sectores de la memoria colectiva hasta tal punto que la verdad histórica ha quedado oscurecida u olvidada, incluso cuando está respaldada por evidencia empírica. Tal es el caso de dos de las figuras más relevantes de la política argentina durante 1916 y 1938: Hipólito Yrigoyen y Agustín P. Justo.

La Argentina de la década de 1930 era un país admirado, respetado, temido y envidiado por sus vecinos. A nivel cultural, por su grado de alfabetización, y a nivel económico, industrial y militar porque se hallaba a la cabeza no solo de Sudamérica, sino también de toda América Latina. La Argentina de aquel entonces era, como lo han afirmado autores argentinos y extranjeros, un país opulento. ¿Dónde está hoy aquel país? Al decir de Margaret Mitchell, "si queréis hallarlo, buscadlo en los libros de historia. Es una civilización que el viento se llevó".

George V. Rauch. Cursó estudios subgraduados en Queens College (City University of New York), recibió su licenciatura y doctorado en New York University. Su tésis doctoral fue publicada por la editorial Praeger (Westport, Connecticut) en 1999 con el título *Conflict in The Southern Cone: The Argentine Military*

and The Boundary dispute with Chile: 1879-1902. Además publicó *Armored Vehicles of the Argentine Army, Argentina's Fábrica militar de Aviones: 1927-1955* y *Piston-Engined Fighters of the Argentine Air Force: 1919-1955* (La Plume de Temps Villebois, Francia).

George V. Rauch

La Argentina entre dos guerras

1916-1938

De Yrigoyen a Justo

Editorial Biblos

Índice

- Cubierta
- Acerca de este libro
- Portada
- Epígrafe
- Acrónimos y siglas
- Prefacio
- Capítulo 1. La primera presidencia de Hipólito Yrigoyen, 1916-1922
    - Yrigoyen, el hombre del misterio
    - La primera presidencia, 1916-1920
    - La economía argentina durante la Primera Guerra Mundial
    - Yrigoyen y la clase obrera
    - La política exterior argentina
    - Sobre el desarrollo de recursos minerales
    - Yrigoyen y el gobierno representativo
    - Notas
- Capítulo 2. Marcelo T. de Alvear en la Casa Rosada
    - La economía
    - YPF bajo Alvear
    - La refinería de petróleo de La Plata
    - Mosconi y la lucha contra la Standard Oil
    - La Standard Oil en Bolivia
    - Alvear y su gabinete
    - Alvear y las Fuerzas Armadas
    - El cisma de 1924
    - Alvear y los ferrocarriles de capitales británicos
    - Remembranzas de Buenos Aires en la década de 1920
    - Relaciones exteriores
    - Notas

- Capítulo 3. El retorno de Yrigoyen
  - La segunda presidencia de Yrigoyen
  - Las luchas de Yrigoyen contra el Congreso
  - Relaciones exteriores
  - Las relaciones con países vecinos
  - Cuesta abajo
  - Yrigoyen y la clase obrera
  - La hora de la espada
  - De complot en complot (I)
  - Notas
- Capítulo 4. El Ejército en el poder: el gobierno provisional
  - Uriburu versus Justo
  - La economía bajo el gobierno provisional
  - Las Fuerzas Armadas
  - Las elecciones de abril de 1931
  - La Legión Cívica
  - De complot en complot (II)
  - La Exposición Comercial Británica de 1931
  - Notas
- Capítulo 5. Justo en la Casa Rosada: tecnócratas al timón
  - Dentro del marco constitucional
  - Productos metalúrgicos
  - De petroleros y otros buques
  - El Banco Central y el Plan Nacional de Recuperación Económica
  - Un sistema nacional de carreteras
  - Los talleres de los Ferrocarriles del Estado: la industria ferroviaria argentina
  - La otra cara de la moneda: los ferrocarriles de propiedad británica
  - Las Fuerzas Armadas
  - El Congreso bajo la Concordancia
  - Notas
- Capítulo 6. Relaciones exteriores
  - Estados Unidos
  - Brasil

- Bolivia
- Chile
- Paraguay
- La Séptima Conferencia Panamericana
- El incidente entre la Argentina y Chile
- En el frente de combate
- Relaciones argentino-chilenas después de la guerra del Chaco
- Uruguay
- España
- Alemania
- Italia
- Notas

- Capítulo 7. Industrialización
  - Hacia una economía administrada
  - La industria textil
  - La diversificación de la producción agrícola
  - La industria del cemento
  - Las industrias eléctricas
  - La industria metalúrgica
  - La industria naval
  - La Dirección de Fabricaciones Militares
  - El Compre Nacional
  - Una visión conflictiva sobre los orígenes de la industrialización argentina
  - Conclusiones
  - Notas
- Capítulo 8. La hora del crepúsculo
- Conclusiones
- Bibliografía
- Índice de nombres
- Álbum de imágenes
- Créditos

Friends, Romans, countrymen, lend me your ears;

I come to bury Caesar, not to praise him.

The evil that men do lives after them

The good is oft interred with their bones

William Shakespeare, *Julio César*, tercer acto, segunda escena

Acrónimos y siglas

ABC	Argentina, Brasil, Chile
AFD	Distribuidores Argentinos de Frutas
AFNE	Astilleros y Fábricas Navales del Estado
AGFE	Administración General de Ferrocarriles del Estado
AGN	Archivo General de la Nación
Astarsa	Astilleros Argentinos Río de la Plata
CADE	Compañía Argentina de Electricidad
CAP	Corporación Argentina de Productores
CARI	Consejo Argentino para las Relaciones Exteriores Internacionales
CATE	Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad
CATITA	Compañía de Talleres de Transportes y Afines
CHADE	Compañía Hispano-Argentina de Electricidad
Chadop-yf	Compañía Hispano-Argentina de Obras Públicas y Finanzas
CIADE	Compañía Ítalo Argentina de Electricidad
CMN	Colegio Militar de la Nación
Cosach	Compañía Chilena de Nitratos
DDT	dicloro difenil tricloroetano
DGFM	Dirección General de Fabricaciones Militares
DGP	Dirección General de la Exploración del Petróleo
DUEG	Deustsch Ueberseeische Elektricitäts Gesellschaft
ESG	Escuela Superior de Guerra
ESMA	Escuela de Mecánica de la Armada
FBAP	Ferrocarril de Buenos Aires y el Pacífico
FBAGS	Ferrocarril Buenos Aires Gran Sur
FCAR	Ferrocarril Central Argentino

FCCA	Ferrocarril Central Argentino o Ferrocarril Central Norte Argentino
FMA	Fábrica Militar de Aviones
FOF	Federación Obrera Ferroviaria
FOM	Federación Obrera Marítima
FORA	Federación Obrera Regional Argentina
FORJA	Fuerza de Orientación Radical de la Nueva Argentina
HAC	*Historia Argentina Contemporánea*
Hafdasa	Hispano-Argentina Fábrica de Automóviles Sociedad Anónima
HAHR	*Hispanic American Historical Review*
JLAS	*Journal of Latin American Studies*
PAN	Partido Autonomista Nacional
PDN	Partido Demócrata Progresista
SETA	Sección Experimental de Transporte Aéreo
Somisa	Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina Sociedad Anónima
SRA	Sociedad Rural Argentina
UCR	Unión Cívica Radical
UF	Unión Ferroviaria
UIA	Unión Industrial Argentina
UT	Unión Tranviaria
Sofina	Société Financière de Transports et d'Entreprises Industrielles
TAMET	Talleres Metalúrgicos San Martín
YPF	Yacimientos Petrolíferos Fiscales
WICO	West India Company

Prefacio

Hay ciertos acontecimientos y ciertas figuras históricas cuyas vidas y logros han sido distorsionados y vilificados por las leyendas de ciertos sectores de la memoria colectiva hasta tal punto que la verdad histórica ha quedado oscurecida u olvidada, incluso cuando está respaldada por evidencia empírica. Tal es el caso de dos de las figuras más relevantes de la política argentina durante 1916 y 1938: Hipólito Yrigoyen y Agustín P. Justo.

Mi preocupación sobre los orígenes de la industrialización argentina, una labor de investigación de décadas, por simple lógica me llevó a investigar documentos de embajadores, agregados comerciales y militares y cónsules norteamericanos e ingleses, y, por ende, a incursionar en materia política. Hallé estos documentos más verídicos, realistas y honestos que la plétora de trabajos realizados por historiadores revisionistas tanto de izquierda como de derecha, por una sencilla razón: aquellos diplomáticos y agregados deseaban reportar a sus respectivos gobiernos lo que veían en la Argentina factualmente, verídicamente, pues no tenían ningún hueso que roer. En cambio, los revisionistas procuraban demonizar, desacreditar a los gobiernos de los años 30 por meras razones políticas, que los llevaron absurdamente a negar los verdaderos logros en materia económica y social de aquellas épocas. La Argentina de la década de 1930 era un país admirado, respetado, temido y envidiado por sus países vecinos. A nivel cultural, por su grado de alfabetización, y a nivel económico, in-

dustrial y militar se hallaba a la cabeza no solo de Sudamérica, sino de toda América Latina. En cuanto a política social se refiere, el país no estaba a la altura de vecinos como Chile y Uruguay. Debemos recordar que Estados Unidos recién llegó a contar con una legislación obrera adecuada en 1933, cuando Franklin Delano Roosevelt asumió la presidencia. Las leyes promulgadas en Estados Unidos eran similares a las promulgadas por Otto von Bismark en Alemania en las décadas de 1880 y 1890. Sin embargo, la Argentina de aquel entonces era, como lo han afirmado autores argentinos y extranjeros, un país opulento. Espero que la presente obra sirva para clarificar tales mitos para poder apreciar mejor a la verdadera Argentina de aquellos tiempos.

⋆ ⋆ ⋆

Debo agradecer las atenciones y colaboraciones de viejos y grandes amigos, entre ellos Arne L. Brunner, Ingo Würster, Lorenz Geyer, "Opa" Westphal y Julio Horacio Rubé, quienes generosamente compartieron su valioso tiempo durante la gestación de este trabajo. En especial quiero agradecer la paciente y abnegada dedicación de mi esposa Helene, quien me acompañó en múltiples viajes a los archivos nacionales de Estados Unidos e Inglaterra y al Archivo Histórico del Ejército Argentino.

La dedicatoria de este libro es una y simple: a mi esposa Helene, que hoy nos mira desde el cielo.

Burlington, Carolina del Norte, octubre de 2020

CAPÍTULO 1
La primera presidencia de Hipólito Yrigoyen, 1916-1922

En la mañana del 12 de octubre de 1916, Hipólito Yrigoyen, líder de la Unión Cívica Radical (UCR), tomó el juramento tradicional del cargo ante el Congreso y asumió la presidencia de la Argentina. Después de la ceremonia, Yrigoyen fue transportado en carroza por la avenida de Mayo desde el edificio del Congreso hasta la Casa Rosada. Una multitud jubilosa, enardecida, estimada en cien mil personas, se alineaba a lo largo de esta gran vía. Los hoteles de la zona habían alquilado sus balcones a precios exorbitantes. Los ansiosos espectadores que aguardaban en los tejados y balcones cercanos prorrumpieron en vítores y aplaudieron al ver que la carroza presidencial se aproximaba. Yrigoyen se puso de pie en el carruaje, sonriendo y saludando a la multitud. Un grupo de seguidores entusiastas desengancharon a los caballos y tiraron del carruaje. Buenos Aires celebró la transferencia pacífica del poder de la elite gobernante a la UCR, un nuevo partido político que representaba a las clases medias y trabajadoras. Yrigoyen fue el primer presidente argentino en ser electo bajo la ley 8.871, conocida popularmente como Ley Sáenz Peña. Había sido promulgada por el Congreso el 10 de febrero de 1912, y estableció el sufragio masculino secreto, obliga-

torio y universal, los principios por los que el partido radical había bregado durante mucho tiempo.[1]

Una vez en la Casa Rosada, en una sencilla ceremonia el presidente saliente, Victorino de la Plaza, delegó el mando a su sucesor. Curiosamente, esta fue la primera vez que estos hombres se encontraron, un hecho que no pasó desapercibido para la prensa de Buenos Aires. Ese día, *La Nación* publicó un artículo en el que señalaba que Yrigoyen no había expresado ningún deseo de reunirse con el presidente De la Plaza, ni haber solicitado detalles sobre el funcionamiento del gobierno. Por primera vez desde 1862, un jefe ejecutivo delegó su cargo a un sucesor sin intercambiar una sola palabra antes de la ceremonia oficial. Irónicamente, Yrigoyen llegó a la Casa de Gobierno mediante el proceso electoral; dada la opción, hubiera preferido llegar a hacerlo a través de una revolución.[2]

Rara vez un presidente de la República Argentina asumió el cargo bajo circunstancias más auspiciosas, y rara vez habría un hombre más querido u odiado.

Yrigoyen, el hombre del misterio

Hipólito Yrigoyen, sobrino de Leandro N. Alem, era una figura bastante oscura en ese momento. Nacido en 1852, cursó estudios en una escuela religiosa a los siete años. Poco se sabe de sus años de formación, aunque se dice que trabajó como carrero. En 1872, tal vez en deferencia a la creciente influencia de su tío,

fue nombrado comisario para el distrito de Balvanera y fue despedido años más tarde por cometer irregularidades en el proceso electoral. En 1873 ingresó a la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires. En 1878 fue elegido diputado a la Legislatura provincial de Buenos Aires. En 1880, después de la derrota de Carlos Tejedor, líder del Partido Autonomista, fue electo diputado al Congreso Nacional. No parece haber jugado un papel activo: Yrigoyen se ausentaba constantemente y rara vez participó en debate alguno.[3]

Sin embargo, cuando renunció a ese cargo en 1882, después de solo un año y cuatro meses había acumulado suficiente capital para adquirir considerables parcelas de tierra. Yrigoyen llegó a poseer 25 leguas cuadradas de fértiles campos, se convirtió en invernador ganadero e ingresó en el negocio del engorde de ganado. Este repentino enriquecimiento hizo que sus frecuentes críticas moralistas a la clase dominante debido a su corrupción fueran huecas y oportunistas, ya que contenían más que un toque de hipocresía.

Yrigoyen ni fumaba ni bebía. Frecuentaba la compañía de mujeres, y tuvo una serie de amoríos, de los que engendró varios hijos, pero nunca se casó. Según uno de sus biógrafos, ejerció la abogacía en la firma de su tío, probono en la mayoría de los casos, aunque de hecho nunca completó la carrera. Fue designado presidente del Consejo de Educación, y más tarde enseñó en una escuela normal. Una diferencia significativa debe tenerse en cuenta: la reputación de Alem por su valentía demostrada en los campos de batalla de Cepeda y de Paraguay le valió el respeto de

muchos. Su manera franca y palabra elocuente le merecieron el respeto y el afecto de muchos que una vez lo habían rechazado como "el hijo del ahorcado". La naturaleza generosa de Alem prevaleció, y perdonó las afrentas pasadas. Su sobrino, Yrigoyen, por el contrario, continuaría avivando sus quejas hacia la elite gobernante. Esto explicaría su naturaleza bastante malhumorada y su consecuente conciencia de sí mismo, lo que lo llevó a guardarse mucho para sí cuando no se dedicaba a la política.[4]

En una época en la que abundaban los oradores elocuentes en Argentina, Yrigoyen rara vez hablaba en público, y prefería ponerse en contacto con individuos o pequeños grupos de dos o tres personas. Su estilo de hablar era divagando. En las palabras de un testigo ocular:

> A la edad de dieciocho años, el camarada Enzo Navone y yo comenzamos a visitar los diferentes comités de los nuevos partidos políticos. Visitamos el Comité Radical de Balvanera y nos encontramos con nada menos que Hipólito Yrigoyen. Elegante en su traje negro y sombrero de hongo, desplegó toda la gama de trucos del político experimentado y veterano de mil batallas dialécticas. Su discurso abundó en expresiones y manierismos de la jerga de los suburbios y su gramática dejó algo que desear. Ajustaba el tono de tales discursos según la audiencia. Nos quedamos desencantados por toda la experiencia, y decidimos visitar un Comité Socialista. El ambiente y las personas que conocimos eran completamente diferentes y nos sentimos más como en casa aquí. Había una biblioteca bien surtida de la que prestaban libros.[5]

Vale la pena señalar el efecto que el encuentro cara a cara de Yrigoyen produjo en Carlos Ibarguren, que al principio era un

admirador sincero y más tarde sería uno de sus críticos más severos:

> La impresión que dejó en mi espíritu esta breve audiencia con Yrigoyen fue simpática; en el trato de este personaje había indudablemente una atracción singular, demostraba un deseo tal de agradar, de seducir que su afabilidad rayaba en lo melifluo. Su físico, nada vulgar, revelaba una personalidad original, alto, flexible, de ademanes reposados, de rostro moreno, diríase de Oriente, pues su fisonomía daba esa impresión, sobre todo cuando adoptaba actitudes serias o solemnes que le imprimían un aspecto enigmático de Buda. Maestro en el arte de engatusar y de tejer, como las telas de arañas extendidas para atrapar adeptos y vencer enemigos.[6]

Yrigoyen aparecía muy raramente en público y no permitía que lo fotografiasen. Debido a sus convicciones, evitaba la ostentación y el lujo, no bebía café ni alcohol, excepto durante las comidas. Fue un ferviente espiritista que trató de contactar al espíritu del dictador paraguayo Francisco Solano López. No le gustaban las comodidades modernas, como el cine, el automóvil o el teléfono. Una vez en el poder, confiaba en los servicios de un viejo sirviente de confianza para llevar mensajes. Estos hábitos bastante curiosos lo cubrieron con un aura de misterio que lo convirtió en un mito entre las clases bajas y un objeto de burla para las clases medias y altas. Tenía una personalidad dominante, incluso amigos y seguidores lo caracterizaron como un mandón. Yrigoyen ni formuló políticas ni hizo discursos públicos, sino que, como el *London Times* observaría más tarde, "se movía de maneras misteriosas, creando tras de sí un velo que le confería el aspecto de una deidad".[7]

Yrigoyen era un introvertido típico, egocéntrico y autocrático. Mientras que sus predecesores dejaron la tarea de llenar vacantes en los ocho ministerios y otras organizaciones gubernamentales a sus ministros del gabinete y a los funcionarios de dichos organismos, él personalmente seleccionó no solo a los subsecretarios de todos los ministerios del gobierno, sino a todos los empleados, desde los maestros de escuela primaria y secundaria, hasta los empleados de los niveles más bajos. Los asuntos exteriores de la nación eran manejados únicamente por Yrigoyen, quien respondía todos y cada uno de los telegramas recibidos. Cuando advertía que un funcionario o líder en la maquinaria del partido radical comenzaba a tener sus propios partidarios, Yrigoyen conjuraba una manera inteligente de sacarlo del medio. Una vez confió al conde von Luxburg, el embajador alemán, que él era el responsable por la política exterior. El sello distintivo de cualquier primer mandatario exitoso es la capacidad de seleccionar hombres de talento como sus jefes de departamento, así como contar con la generosidad de espíritu necesaria para permitirles desarrollarse y brillar por sí mismos. Los ocupantes anteriores de la Casa Rosada habían seleccionado hombres de probada capacidad como miembros del gabinete. Julio Argentino Roca, por ejemplo, eligió a Amancio Alcorta como ministro de Relaciones Exteriores, al general Luis M. Campos como ministro de Guerra, al comodoro Martín Rivadavia para el Ministerio Naval, a Osvaldo Magnasco como ministro de Justicia y Educación Pública. En cambio, Yrigoyen eligió a hombres que nunca habían ocupado cargos públicos: en palabras de uno de sus bió-

grafos, seleccionó a personas que en su mayor parte no valían nada. El ministro de Educación Pública tenía la mentalidad de un maestro de escuela primaria provincial, el de Guerra era un civil tranquilo y amable sin ninguna aptitud conocida, cuya lealtad al presidente era la de un perro fiel (hacia su amo), el de Finanzas era un agente, un destinatario en la compra y venta de ganado. Los mejores entre los ocho ministros eran hombres prácticamente desconocidos, sin personalidad ni (grandes) hechos que pudieran llamar suyos.[8]

La primera presidencia, 1916-1920

Según los historiadores radicales, Yrigoyen llegó a la presidencia decidido a mejorar las condiciones de la clase trabajadora. Sin embargo, accedió al poder sin el más mínimo indicio de un programa para lograr este objetivo. En cambio, para atraer a la masa de trabajadores, las mimó y halagó. En el Congreso, los diputados radicales provinciales allanaron el camino para muchos de sus compañeros provinciales que, deslumbrados por el encanto de la Capital, llegaron a Buenos Aires. Para asegurar su lealtad, el gobierno se vio obligado a crear puestos de trabajo por cientos. El número de empleados municipales de la ciudad de Buenos Aires creció de 11.732 en 1914 a 14.097 en 1920 y a 14.801 al final de su mandato en 1922. Del mismo modo, los recién graduados de las escuelas normales o de las universidades de la ciudad podían contar con una "palabra" de los jefes políticos del partido

radical para asegurarse un trabajo en cualquiera de los diversos ministerios gubernamentales. También empleó el sistema de clientelismo liberalmente para fortalecer al partido entre las clases medias urbanas.[9]

Para atraer votos de la clase trabajadora, Yrigoyen manipuló su imagen. Después de asumir la presidencia donó su salario, como lo había hecho antes. Sin duda, los radicales, tal como otros gobiernos anteriores, recurrieron al clientelismo para atraer a los votantes, pero demostraron poca motivación para promulgar legislación capaz de mejorar la suerte de la clase trabajadora. Los primeros gremios obreros en la Argentina se establecieron en la segunda mitad del siglo XIX, comenzando con los tipógrafos en 1867, los panaderos en 1886, los maquinistas de locomotoras y foguistas en 1887 y los carpinteros en 1889. Las organizaciones buscaban mejorar las condiciones de trabajo, así como sus salarios. Cuando la patronal trató de ignorar estas demandas, la clase trabajadora respondió con paros. Entre los primeros en declararse en huelga fueron los tipógrafos en 1874, seguidos por los panaderos en 1886, los ferroviarios en 1886 y los carpinteros en 1889. Estas acciones ocurrieron con mayor frecuencia durante las décadas siguientes. Hubo cuatro huelgas importantes en 1890, siete en 1892, nueve en 1894, diecinueve en 1895 y veintiséis en 1896. A principios del nuevo siglo, tales paros ocurrieron en números cada vez más crecientes: 231 en 1902 y 198 en 1910.[10]

Cuando Roca asumió la presidencia por segunda vez, las relaciones con Chile se hallaban en un punto crítico por una larga y

molesta disputa fronteriza. Una vez que esta cuestión se resolvió con éxito en 1902, el presidente centró su atención en las cuestiones sociales, y percibió la necesidad de una legislación laboral adecuada que estableciera relaciones entre capital y trabajo, instituyera deberes y derechos recíprocos y mitigara abusos. En 1904, decididos a resolver los problemas sociales de manera humanitaria, Roca y los líderes de la generación del 80 enviaron al Congreso una propuesta de proyecto de ley nacional de derecho laboral. La legislación proyectada contenía no menos de 465 artículos que se ocupaban de una amplia gama de temas, tales como contratos laborales, accidentes de trabajo, duración de la jornada laboral, higiene y seguridad en el lugar de empleo, trabajo en el hogar, y la creación de tribunales de conciliación y arbitraje. El Partido Socialista lo aprobó con entusiasmo pero, curiosamente, el proyecto produjo la seria oposición de la Federación Obrera Regional Argentina (FORA), la Unión General de Trabajadores y, como era de esperar, de la Unión Industrial.[11]

En 1907 Alfredo B. Palacios, diputado socialista del distrito de la Boca, presentó un proyecto de ley que regulaba el trabajo de niños y mujeres. En ese mismo año el diputado Julio A. Roca, hijo del expresidente, propuso un aumento en el presupuesto del Ministerio del Interior para permitir la creación de una entidad para desarrollar una legislación laboral adecuada. A pesar de la oposición en el Senado, el proyecto fue aprobado, y un decreto presidencial de fecha 14 de marzo de ese año estableció el Departamento Nacional del Trabajo, que en el transcurso de los siguientes doce años promulgaría más de cincuenta leyes laborales,

aunque algunas de sus disposiciones se aplicarían gradualmente. A través de los valientes esfuerzos tanto de anarquistas como de líderes laborales socialistas, la jornada laboral de ocho horas fue instituida por el uso el 1 de mayo de 1904, y oficialmente sancionada como ley 11.544 el 12 de septiembre de 1929. Se aprobaron leyes que establecían el descanso dominical (1905), que regulaban el trabajo de las mujeres y los menores (1907) y la ley 9.868 relacionada con accidentes de trabajo, promulgada el 29 de septiembre de 1915.[12]

Antes de su elección en 1916 Yrigoyen hizo uso de la maquinaria del partido radical para distribuir alimentos y otros favores entre los votantes potenciales. Rara vez se interesaba en cuestiones sociales ni tenía la previsión de idear ningún programa socioeconómico para mejorar la condición de la clase trabajadora. Dicha legislación laboral, que existía en los estatutos, era obra en gran parte de la "oligarquía" y líderes socialistas, como Alfredo B. Palacios y Nicolás Repetto.[13]

La economía argentina durante la Primera Guerra Mundial

Al estallar la Primera Guerra, Inglaterra impuso un bloqueo naval contra Alemania y las otras potencias centrales, que se extendió hasta el límite de 5 kilómetros el hemisferio occidental. Como resultado, el comercio exterior de la Argentina disminuyó 26% entre 1913 y 1914, como se puede ver en los cuadros 1.2

y 1.3. La economía argentina ya estaba en medio de una fuerte recesión en 1913, como resultado de las guerras de los Balcanes, que afectaron la Bolsa de Londres. Como consecuencia, los mercados financieros argentinos y los depósitos bancarios decayeron. Esto a su vez provocó un repentino drenaje de las reservas de oro en la Caja de Conversión, que cayeron de 266.865.177 pesos oro en 1913 a 231.053.506 a finales de abril de 1914, y a 194.452.621 para el 1 de agosto. El 20 de julio, el diputado Miguel Coronado pidió el establecimiento de una comisión especial para tomar las medidas apropiadas para controlar la crisis económica que enfrentaba la nación. El estallido de la Primera Guerra Mundial causó un breve pánico que se comprobó cuando, el 2 de agosto, el Congreso promulgó un decreto declarando el 3 de agosto día feriado, y cerrando la Caja de Conversión. Transcurrido ese período, el Congreso aprobó la ley 9.506 el 30 de septiembre de 1914, que prorrogó el plazo estipulado por el decreto por treinta días. En consecuencia, la Caja de Conversión permanecería cerrada hasta el 25 de agosto de 1927.[14]

Cuadro 1.1. Comercio internacional argentino, 1912-1918

Año	Pesos oro (48 peniques)*
1912	948.530.731
1913	1.015.383.181
1914	725,661.481
1915	887.667.285

1916	939.130.093
1917	930.401.227
1918	1.302.069.240

* El peso oro equivalía a 96,5 centavos de dólar, o sea, 48 peniques de libra esterlina.

Fuente: Ernesto Tornquist, *El desarrollo económico de la República Argentina en los últimos cincuenta años* (Buenos Aires, 1920) p. 134.

Cuadro 1.2. Comercio internacional argentino, 1912-1918 (millones de pesos oro, 48 peniques)

Año	Exportaciones	Importaciones	Balance
1912	501.667	446.863	+54.804
1913	519.156	496.227	+22.928
1914	403.131	322.529	+80,601
1915	582.179	305.448	+207.091
1916	572.998	366.130	+206.868
1917	560.178	380.321	+169.848
1918	801.401	500.602	+300.863

Fuente: Ernesto Tornquist, *El desarrollo económico de la República Argentina en los últimos cincuenta años*, p. 134.

Cuadro 1.3. Comercio internacional argentino, 1912-1918

Año	Pesos oro de 48 d.
1912	948.530.731
1913	1.015.383.181

1914	725,661.481
1915	887.667.285
1916	939.130.093
1917	930.401.227
1918	1.302.069.240

Fuente: Ernesto Tornquist, *El desarrollo económico de la República Argentina en los últimos cincuenta años*, p. 134.

Cuadro 1.4. Comercio internacional argentino, 1912-1918 (millones de pesos oro, 48 peniques)

Año	Exportaciones	Importaciones	Balance
1912	501.667	446.863	+54.804
1913	519.156	496.227	+22.928
1914	403.131	322.529	+80,601
1915	582.179	305.448	+207.091
1916	572.998	366.130	+206.868
1917	560.178	380.321	+169.848
1918	801.401	500.602	+300.863

Fuente: Ernesto Tornquist, *El desarrollo económico de la República Argentina en los últimos cincuenta años*, p. 134.

Cuadro 1.5. Intercambio argentino con las potencias centrales y Bélgica, 1912-1918 (millones pesos oro, 48 peniques)

Año	Alemania		Austria-Hungría		Bélgica
	Imp.	Exp.	Exp.	Imp.	Exp.
1912	74,2	4,04	2,57	23,6	38,8
1913	83,9	6,93	3,24	25,8	35,1
1914	47,4	3,02	3,48	14,3	20,1
1915	7,6	.355	1,58	1,49	-
1916	.500	10,9	-	.465	-
1917	.294	.9,7	-	.96	-
1918	.221	.1,2	-	.159	-

Fuente: Ernesto Tornquist, *El desarrollo económico de la República Argentina en los últimos cincuenta años*, p. 137.

La falta de importaciones impactó gravemente en los sectores industriales, que dependían de los materiales importados, como la industria de la construcción. Como consecuencia, el valor de los permisos de construcción en Buenos Aires disminuyó de 142,2 millones de pesos papel (pesos moneda nacional, m$n) en 1913 a 56,1 en 1914 y 22,2 en 1917. La caída de la inversión extranjera paralizó las construcciones ferroviarias, mientras que la industria en general fue perjudicada por la abrupta reducción de las importaciones de maquinarias, materias primas y equipos.[15]

El bloqueo británico cerró efectivamente el comercio con las potencias centrales, y el comercio con Bélgica terminó con la invasión alemana. Las exportaciones cayeron de 519,6 millones de pesos oro en 1913 a 405,1 millones en el año siguiente, pero se recuperarían en 1915, cuando los niveles previos a la guerra fue-

ran superados debido a un aumento en las compras por parte de las potencias aliadas. Las importaciones disminuyeron 14% en el mismo período y no recuperarían sus niveles previos a la guerra hasta 1919, como se puede ver en los cuadros 1 y 2. Los ingresos por objetos de la tierra, que conformaban la mayor parte de los ingresos del gobierno, cayeron de 207,5 millones de dólares en 1913 a 125,1 en 1914 y a 100,7 millones para el año siguiente, como se ve en el cuadro 1.6. Dado que Argentina carecía de una base industrial adecuada, dependía totalmente de fuentes extranjeras para material de transporte, materiales eléctricos y de construcción.

Las importaciones disminuyeron 14% en el mismo período y no recuperarían sus niveles previos a la guerra hasta 1919, como se puede ver en los cuadros 1.1 y 1.2. Los ingresos por productos de la tierra, que conformaban la mayor parte de los ingresos del gobierno, descendieron de 207,5 de millones de dólares en 1913 a 125,1 en 1914 y caerían a 100,7 para el año siguiente, como se ve en el cuadro 1.6. Dado que la Argentina carecía de una base industrial adecuada, dependía totalmente de fuentes extranjeras para sus equipos de transporte, equipos eléctricos, materiales de construcción, maquinaria industrial, combustible y materias primas. El carbón galés proporcionaba el 90% de las importaciones de carbón de la Argentina. Más del 70% del carbón proveniente de Gales era empleado por empresas de capital británico, especialmente los ferrocarriles. Las importaciones de combustible disminuyeron de 4,8 millones de toneladas en 1913 a 1 millón en 1917, como se ve en el cuadro 1.7. Por la escasez de combus-

tibles los ferrocarriles e industrias argentinos se vieron obligados a utilizar leña local, principalmente de las provincias del norte. Los ferrocarriles estatales de trocha angosta transportaron 2,4 millones de toneladas en 1917, y un total de 17,5 millones de toneladas de carbón de leña durante 1914-1917. Sin embargo, la leña no era un sustituto ideal, ya que 3 toneladas simplemente proporcionaban la energía equivalente a una sola una tonelada de carbón.[16]

Cuadro 1.6. Importación de bienes capitales, 1913-1919 (millones de pesos oro)

Tipo	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Material de transporte	13	21	6	6	5	3,5	8
Materiales eléctricos	7	6,5	3,5	2	2	2	3
Maquinaria de agricultura	10	4	4	3,5	4	4	5,5
Material de construcción	42	21	15	6	5,5	5,5	9,5
Maquinaria industrial	8	5	2,5	2	2	1,5	3
Hierro, metales	9	7	3	0,7	0,4	0,3	0,5

Fuente: Adolfo Dorfman, *Historia de la industria argentina* (Solar-Hachette, Buenos Aires, 1970).

La crisis energética también afectó a la Armada, ya que la mayoría de sus buques consumían carbón. Para mantener la flota operativa, el ministro de Marina ordenó realizar exploraciones con el fin de localizar yacimientos de carbón. Los exploradores navales pronto ubicaron yacimientos de carbón en la provincia

andina de San Juan y en el territorio de Santa Cruz, en la Patagonia. Cuando fueron llevados a cabo experimentos con el carbón argentino en un laboratorio naval, estos revelaron que era tan bueno como el carbón chileno, que había sido utilizado durante mucho tiempo por la marina de ese país. En ocasión de que ciertas publicaciones oficiales objetaron la calidad del carbón argentino, oficiales de la Armada refutaron críticas y enfatizaron la necesidad de un plan de desarrollo minero. El ministro de Agricultura, sin embargo, insistió en que la responsabilidad de la exploración de minerales recaía sobre su Oficina de Minas y negó a la Marina el permiso para encarar la minería del carbón. En todo caso, el gobierno no aprobó los fondos requeridos. Como resultado, la producción fue mínima y alcanzó solo unas 5.000 toneladas métricas en 1918.[17]

Cuadro 1.7. Importaciones argentinas de combustibles, 1913-1917

(en toneladas)

Tipo	1913	1914	1915	1916	1917
Carbón	4.046.278	3.421.526	2.543.887	1.884.781	707.712
Coque	21.317	14.657	11.143	10.496	3.904
Petróleo	192.546	161.731	303.956	303.235	3.088.383
Total	4.260.141	3.597.985	2.858.985	2.198.512	1.019.999

Fuente: L. Brewster Smith, Harry T. Collings y Elizabeth Murphey, *The Economic Position of Argentina during the War* (Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Miscellaneous Series 88, U.S. Government Printing Office, Washington DC, 1920) p. 93.

Según el Censo 1914, en la Argentina existían 48.779 establecimientos industriales con 410.201 empleados, una inversión de capital de 1.787.662.000 dólares y una producción anual de 1.861.780.00 millones de dólares. Pero el Censo Industrial de 1935 eliminaría más de 4.000 empresas anteriormente clasificadas como establecimientos industriales que en realidad eran empresas comerciales, como talleres de reparación de calzado, estudios fotográficos, peluquerías y tiendas de costura. De los 39.000 establecimientos industriales, la mayoría eran aquellos dedicados a elaborar alimentos, incluidos frigoríficos, ingenios azucareros, molinos de harina, y los que fabricaban muebles y los artículos de cuero.[18]

Debido a la falta de yacimientos de hierro y depósitos de carbón, la industria metalúrgica se limitaba a un reducido número de talleres de reparación de ferrocarriles y tranvías, y pequeñas fundiciones que empleaban chatarra o lingotes importados. Durante la guerra, una serie de artículos previamente importados fueron fabricados localmente. La Argentina también exportó a los beligerantes grandes cantidades de mantas de lana, cuero, monturas, botas, zapatos, alcohol, queso, mantequilla, caseína y cigarrillos. La fabricación de anilinas a partir del algarrobo comenzó en 1918, y dicho producto fue exportado a Italia. Las bañaderas –otrora importadas de Estados Unidos–, así como los utensilios de cocina y las variedades más baratas de vasos, jarras y lámparas también se produjeron en cantidad. Una firma comen-

zó a producir bombillas eléctricas mientras que una planta de papel de reciente creación entregaba 20 toneladas de papel prensa por día a un periódico de Buenos Aires. Desde el punto de vista técnico, muchas de estas industrias carecieron de los técnicos especializados y la experiencia necesaria, y en muchos casos de las materias primas. No es de extrañar que, en el período de posguerra, cuando se reanudaran las importaciones, estos productos no lograron competir con productos extranjeros y las plantas que los producían cesaron sus actividades.[19]

En respuesta a la recesión económica, a finales de 1916 Yrigoyen presentó al Congreso un proyecto de ley sobre la colonización agrícola-ganadera. Era un programa similar a los adoptados por Australia y Nueva Zelanda que incluiría una subdivisión de la tierra, que pasaría a manos de los colonos, y no solo beneficiaría a la agricultura y el ganado, sino también a los productos agrícolas. También preveía una emisión de 250 millones de pesos para consolidar la deuda pública, 16 millones de pesos para desarrollar la industria petrolera y excavar cuarenta nuevos pozos, la emisión de 100 millones de m$n para establecer un banco agrícola y una marina mercante. En lugar de intentar llegar a un consenso, Yrigoyen lanzó un ataque fulminante contra los conservadores, acusándolos de "abandonar al país a su propio destino en períodos de crisis económica". El diputado radical Horacio B. Oyhanarte continuó, en la misma vena, culpando al *ancien regime* que había gobernado a través de "treinta años de infamia" y era el único responsable de la crisis económica, y ello provocó un ardiente debate parlamentario. El diputado conservador Gus-

tavo Martínez Zuviría criticó al gobierno radical por carecer de un plan financiero. La Cámara de Diputados aprobó el proyecto a mediados de febrero de 1917 pero, antes de que el Senado pudiera actuar, la administración abandonó el apoyo al préstamo propuesto, alegando que el alto costo del dinero prestado por los bancos lo hacía poco práctico.[20]

A partir de agosto de 1914 las importaciones se desplomaron y la guerra secó el crédito extranjero e interno. Por lo tanto, el mercado interno se contrajo. El desempleo urbano aumentó del 6,7% en 1913 al 13,7% en 1914 y al 19,4% en 1917. Si bien la guerra llevó enormes beneficios a algunos, también implicó inflación. El costo de vida subió de 92% en 1924 a 157% en 1918. Algunas de las necesidades básicas de cada día, como el queso, el aceite de oliva y el querosén, que se importaban, aumentaron en más de 500%. El precio de ciertos productos básicos nacionales, como la carne, también se incrementó, ya que los compradores de los países aliados ofrecían precios más altos para los suministros muy necesarios, pero los salarios no fueron aumentados y los salarios reales declinaban. Descontentos, los trabajadores exigieron salarios más altos y mejores condiciones de trabajo. Cuando la patronal se negó a negociar, los obreros se declararon en huelga.

Cuadro 1.8. Entradas gubernamentales producto de impuestos aduaneros (en miles de pesos oro)

Año	Impuestos importaciones	Impuestos exportaciones
1913	199.167	8.270
1914	118.362	6.755
1915	94.895	5.877
1916	104.962	5.379
1917	96.686	5.795
1918	88.455	7.313

Fuente: Ernesto Tornquist, *El desarrollo económico de la República Argentina en los últimos cincuenta años*, pp. 285-286.

Yrigoyen y la clase obrera

Las huelgas marítimas

El 30 de noviembre, miembros de la Federación Obrera Marítima (FOM) organizaron una huelga contra dos líneas navieras costeras que operaban desde la Boca, el antiguo distrito portuario de Buenos Aires, la Compañía Argentina de Navegación y la Compañía de Navegación Antonio Delfino, subsidiaria de la Línea Sudamericana de Hamburgo. Estas empresas habían entablado una feroz competencia por el comercio costero y el lucrativo servicio de pasajeros entre Buenos Aires y Montevideo. Esto provocó una guerra de tarifas que hizo imperativo reducir costos. Como resultado, desde 1914 los salarios fueron reducidos de un promedio de 120 pesos a 90. La huelga había sido programada para coincidir con el comienzo de los embarques de la nueva cosecha. Yrigoyen ordenó la intervención de Ramón Gómez,

ministro del Interior. En una entrevista de prensa, Gómez defendió a la clase obrera y denunció a las empresas por no haber negociado. Finalmente, a finales de diciembre ambas partes acordaron someter el asunto al arbitraje por parte del jefe de policía. El arbitraje concedió a los huelguistas sus demandas salariales y la huelga terminó. En 1918, la FOM contaba con una membresía total de 9.100 afiliados entre tripulaciones de buques costeros, remolcadores y barcazas operaban en el puerto de Buenos Aires y otros 3.226 en otros puertos de la Argentina, con un total de 12.336 miembros a nivel nacional. Esto representaba el 95% de todos los trabajadores marítimos empleados; un logro importante dentro del movimiento sindical argentino. La FOM era ahora la piedra angular de los planes de la FORA para establecer un movimiento laboral nacional. Como contrapeso al sindicato de trabajadores, Pedro Christophensen, un naviero noruego, y otros miembros del poderoso Centro de Navegación Atlántica, varias empresas de ferrocarriles, empresas de tranvías y otras de servicios públicos, así como organizaciones de firmas de exportación e importación, crearon la Asociación del Trabajo.[21]

En septiembre de 1918, la FOM exigió voz cada vez que se producía una nueva vacante de empleo. Después de un breve intento de negociación en diciembre, que fracasó, en enero de 1919 el Centro de Cabotaje, entidad compuesta por las empresas de navegación interior y costera, impuso un cierre patronal. La Asociación Laboral y las compañías de navegación estaban considerando seriamente un boicot naviero. Teniendo en cuenta que Inglaterra necesitaba suministros de alimentos, el Foreign Office le

pidió a sir Reginald Tower, el embajador británico en Buenos Aires, que utilizara su influencia con las firmas que integraban el Centro de Cabotaje y cancelaron el boicot. En enero, cuando los remitentes acordaron aumentar los salarios, a cambio la FOM acordó deponer las medidas. Con las elecciones que se avecinaban en el horizonte, Yrigoyen intervino y decidió poner fin a la huelga imponiendo un gravamen portuario adicional destinado a ser un salario de bloqueo para indemnizar a los trabajadores.[22]

La huelga de trabajadores municipales

En marzo de 1917, los recolectores de basura empleados por la Municipalidad de Buenos Aires fueron a la huelga. Los ingresos municipales habían disminuido de 51,5 millones de pesos en 1914 a 43,6 en 1915 y a 39,8 en 1916. Severamente faltas de fondos, las autoridades intentaron imponer recortes salariales para reducir los gastos. Los recortes se habían hecho antes de que el partido radical llegara al poder y fueron seguidos por pequeños paros laborales. En ese momento, los socialistas en el Congreso se levantaron en defensa de los trabajadores municipales. Cuando se produjo una gran huelga en 1917, el gobierno radical culpó al Partido Socialista. Esto no era más que un pretexto que sirvió para justificar la reacción del gobierno. Golpeó con una mano pesada, disparando a todos los huelguistas y ordenando a la policía reprimir por la fuerza cualquier intento de organizar piquetes. Dado que la mayoría de los huelguistas eran españoles, algunos funcionarios municipales hablaban públicamente de des-

hacerse de todos los extranjeros. La mayoría de los dueños de tiendas de comestibles en Buenos Aires eran españoles, y trabajaron estrechamente con los radicales, proporcionando apoyo financiero a cambio de favores. Esta exhibición de xenofobia sirve para ilustrar el grado de hipocresía y cinismo demostrado por la jerarquía radical. El Partido Socialista produjo pruebas documentadas de que las autoridades municipales estaban reemplazando a los huelguistas por hombres reclutados en comités radicales. La policía, por su parte, abusó de muchos de los "gallegos", como comúnmente se denomina a los españoles en la Argentina, hasta que el embajador español finalmente intervino y presentó una protesta diplomática.[23]

Las huelgas ferroviarias

Yrigoyen ha sido retratado por los fieles del partido radical como "el padre de los pobres" y amigo de la clase obrera. Aparentemente el presidente interpretaba el papel del Estado como el de un mediador que promovería la armonía entre las clases, en lugar de reprimir a los obreros. En la práctica, su apoyo a la clase obrera fue condicional y oportunista. Los sindicatos ferroviarios eran muy susceptibles a las maquinaciones del ala de la UCR controlada por Yrigoyen. Dichos sindicatos se agruparon en grandes talleres de reparación que empleaban a 1.500 y 2.000 trabajadores respectivamente. Estos trabajadores calificados poseían un alto nivel de alfabetización y eran fáciles de movilizar para acciones laborales. Durante las huelgas ferroviarias que ocurrieron a

lo largo de 1917, Yrigoyen intentó motivar a los trabajadores a cambiar las lealtades de los sindicatos dominados por socialistas o anarcosindicalistas. Cuando esto fracasó, el caudillo intervino en las huelgas, obligando a las compañías ferroviarias a modificar las reglas de trabajo, aumentar los salarios y restablecer al personal que había sido despedido. Cuando estas tácticas fracasaron y las huelgas continuaron, Yrigoyen provocó un enfrentamiento entre La Fraternidad, un sindicato con inclinaciones socialistas, y la Federación Obrera Ferroviaria (FOF), la más militante y de tendencias anarcosindicalistas, destruyendo así la solidaridad sindical. Yrigoyen logró su objetivo y los sindicatos se dividieron; así, destruyó sin escrúpulos el movimiento.[24]

Las huelgas de los frigoríficos de 1917-1918

A principios de noviembre de 1917, se produjeron una serie de paros en el frigorífico Swift en Berisso, un suburbio de La Plata. En respuesta, el gobierno despachó infantes de marina para proteger las instalaciones de la compañía y la huelga fracasó. En diciembre, una delegación obrera entregó a la dirección de La Blanca y La Negra dos grandes frigoríficos en Avellaneda, un suburbio industrial de Buenos Aires, una lista de demandas que incluía salarios más altos, jornada de ocho horas, pago adicional por horas extras y asistencia médica para accidentes laborales. Cuando estas demandas fueron rechazadas, los trabajadores fueron a la huelga. Los frigoríficos emplearon rompehuelgas y solicitaron protección a la policía, que envió un destacamento mon-

tado. Cuando un grupo de varios cientos de trabajadores se manifestaron cerca de las puertas de La Negra, matones de la compañía abrieron fuego mientras la policía montada cargaba contra los manifestantes y los atacaba con sables. Como resultado, dos trabajadores murieron y varios resultaron heridos. La mayoría de los trabajadores de frigoríficos de Berisso eran inmigrantes europeos de Europa Oriental con pasaportes rusos. Según un testigo ocular de esos acontecimientos, "ya que los rusos no se habían naturalizado y no votaban, el gobierno no vio razón alguna para apoyarlos. Además, no eran miembros de un sindicato, y la huelga pronto se derrumbó".[25]

La Semana Trágica de 1919

Uno de los fracasos más tristemente célebres de la primera presidencia de Yrigoyen fue un intento de conciliación en enero de 1919, que culminó en las masacres laborales más graves en la historia de la Argentina. La Semana Trágica tuvo su origen en la planta metalúrgica de Pedro Vasena e Hijos (Compañía Argentina de Hierro y Acero). Los talleres Vasena empleaban a más de 2.000 trabajadores en sus plantas de Avellaneda y otros 3.000 en La Plata –ambas en la provincia de Buenos Aires– y en Nueva Pompeya, un suburbio de clase obrera de la ciudad de Buenos Aires. La firma poseía un tren de laminación con una capacidad anual de unas 15.000 toneladas y barras de hierro de palanquilla y laminados de acero obtenidos de la chatarra. En 1910, el precio percibido por sus productos osciló entre 58 y 77 dólares por to-

nelada métrica. Debido a la escasez inducida por la guerra, durante 1919-1920 los precios oscilaban entre 149 y 175 dólares.[26]

Cuando se negaron las demandas obreras de salarios más altos y menos horas, los trabajadores de Vasena declararon una huelga. Como resultado de los disturbios, hubo muchos muertos y heridos, pero su número empalidecería en comparación con aquellos que caerían víctimas de otros enfrentamientos por producirse. La inflación hizo que los salarios reales cayeran. La empresa Vasena era conocida entre los barrios de clase trabajadora por los salarios de hambre, por las jornadas laborales de once horas y por el absoluto desprecio por la seguridad en el lugar de trabajo. El 3 de enero, los trabajadores dispararon contra un grupo de policías que escoltaban carros cargado con metales destinados a la planta de Nueva Pompeya. Como resultado, un sargento de policía resultó herido y murió dos días después. El martes 7 de enero, los huelguistas entraron en el fuego cruzado de una trampa inteligentemente colocada. La policía estaba armada con armas Winchester y Mauser a repetición, y los trabajadores, con un escaso número de revólveres. En el enfrentamiento resultante, cinco trabajadores cayeron muertos y veinte heridos.[27]

El miércoles, en solidaridad con los trabajadores de Vasena, una huelga que comenzó en la zona portuaria pronto se convirtió en una huelga general. El viernes 9 de enero se trasladó el cortejo fúnebre de los trabajadores asesinados por la policía en el Vasena, seguido por una multitud. Enloquecidos por los rompehuelgas empleados por la compañía y los provocadores agentes de policía, la muchedumbre convirtió su dolor en ira, y esa

ira produjo un frenesí de destrucción. Los asistentes atacaron la estación de tranvías y las oficinas de las obras de Vasena, donde el directorio y miembros de la Asociación del Trabajo estaban reunidos. La policía abrió fuego contra la multitud, estimada en unas mil personas, y se produjo una batalla campal. Esa tarde, el general Luis J. Dellepiane, comandante de la guarnición de Campo de Mayo, en las afueras de la Capital Federal, llegó a la cabeza de un batallón de infantería equipado con ametralladoras reforzado por artillería de campaña liviana y empleó a estas tropas para reprimir a los huelguistas. El número estimado de muertes oscila entre 142 y 200. No hay fundamentos ni versiones consistentes de los eventos que ocurrieron en esa semana llena de acontecimientos. Según otra versión, cuando Yrigoyen se enteró de que Dellepiane marchaba hacia la Capital, temiendo un golpe de Estado, ofreció su renuncia. Este rumor fue propagado en los cafés de Buenos Aires frecuentados por radicales y sus simpatizantes para culpar únicamente a Dellepiane por la brutal represión ejercida para sofocar las huelgas. Según estos rumores, Dellepiane actuó sin el conocimiento o la autorización del presidente.[28]

Esta explicación es poco convincente por varias razones. En primer lugar, porque Dellepiane era un simpatizante radical de la vieja escuela. En segundo lugar, debido a la actitud dominante mostrada por Yrigoyen a lo largo de su carrera política Su estilo de gobierno se resume en una de sus famosas frases: "Yo soy el presidente, soy el vicepresidente, y yo soy los ministros". En tercer lugar, debido a la estricta adhesión de Dellepiane al lema del

Ejército de "Subordinación y valor", como lo demostraría su posterior historia. En cuarto lugar, porque Dellepiane autorizó a las tropas bajo su mando a distribuir revólveres y municiones a voluntarios civiles, presumiblemente con el permiso de Yrigoyen.

El astuto caudillo culpó a socialistas y anarquistas por los acontecimientos de la Semana Trágica. Eran los chivos expiatorios tradicionales sobre las que por lo general ventilaba su *spleen*. Por último, ya que Yrigoyen deseaba evitar "un intento de revolución social" ordenó la movilización de tropas desde Campo de Mayo hasta Buenos Aires, y luego confió el mando de ellas, así como las de todas las fuerzas policiales y bomberos, a un general de "prestigio y calidad", es decir, Dellepiane.[29]

Las huelgas patagónicas

Durante la Primera Guerra Mundial, la lana argentina se exportaba a los aliados, cuya demanda se incrementó de 49,6 millones de pesos oro en 1914 a 101 millones en 1918. Luego del armisticio, los precios de la lana cayeron dramáticamente. Como resultado de las importaciones en tiempo de guerra, el mercado de Londres estaba sobreabastecido de lana y los almacenes británicos se hallaban abarrotados con 2,5 millones de fardos de lana australiana y neozelandesa invendibles. Al mismo tiempo, en la Argentina los ganaderos de ovinos de la Patagonia se enfrentaron con grandes reservas de lana sin vender. Para afrontar la crisis económica, los empleadores despidieron a muchos trabajadores y

redujeron los salarios, mientras que el precio de los alimentos básicos se duplicó. La Patagonia es una vasta región en el extremo sur del continente compartido por la Argentina y Chile, con una extensión de 1.073.060 kilómetros cuadrados de los cuales 911.843,2 pertenecen a la Argentina y 131.233,6 a Chile. El sector argentino de la Patagonia estaba subdividido en territorios nacionales hasta la década de 1950, cuando fueron declarados provincias. La provincia de Santa Cruz limita con la de Chubut al norte, con Chile al sur y con el océano Atlántico al este. Tiene una superficie de 243.934 kilómetros cuadrados y, según el censo de 1914, 9.928 habitantes. En 1920 Río Gallegos, la capital territorial, era una ciudad de unos 3.500 habitantes. A principios del siglo XX, la Patagonia argentina era descripta como "el lejano oeste": remota, despoblada, subdesarrollada y refugio para parias y forajidos. Las principales actividades económicas eran el frigorífico y la cría de ovejas. La cría de ovejas fue la principal actividad económica hasta que se establecieron cuatro frigoríficos, dos propiedad de la Swift, uno de Armour y el otro de un sindicato de ganaderos argentinos.[30]

Al inicio de la Primera Guerra Mundial, la Sociedad Obrera de Río Gallegos, fundada en 1910, y la FORA promovían activamente la sindicalización de los peones en las estancias de ovejas y difundían literatura anarquista. Una serie de huelgas azotó a la Patagonia argentina durante 1914-1918, huelgas que producirían la inevitable secuela de detenciones, redadas policiales y cierre de comités sindicales. Los líderes sindicales y los organizadores fueron en su mayor parte italianos y españoles, de acuerdo

con las olas de inmigración que emigraron a la Argentina durante el último cuarto del siglo XIX. Los simpatizantes eran en su mayoría chilenos, del archipiélago de Chiloé, golpeados por la pobreza al punto de que, según un testigo ocular de los acontecimientos que estaban a punto de desarrollarse, "constituían una masa generalmente analfabeta, o semianalfabeta, dócil, sumisa, atávicamente propensa al alcoholismo".[31]

Los mayores comercios del territorio eran propiedad de la Sociedad Anónima Importadora, comúnmente conocida como La Anónima, establecida en 1908, parte del grupo Braun Menéndez. Se trataba de un conglomerado que incluía una flota ballenera, una línea naviera y ranchos de ovejas en los sectores argentino y chileno de la Patagonia. La clase media de Río Gallegos estaba compuesta principalmente por inmigrantes españoles, dueños de pequeñas tiendas que simplemente no podían competir con las grandes tiendas de La Anónima.[32]

La chispa que eventualmente detonaría el conflicto ocurrió en enero de 1920, cuando los empleados de la tienda La Anónima de Río Gallegos fueron a la huelga. Poco después, Antonio Soto, un español nativo de Galicia, llegó a la ciudad. Soto era un brillante orador de destacados antecedentes intelectuales y fue quien pronto resultó electo secretario general de la Sociedad Obrera. En julio, tuvo su bautismo de fuego como líder sindical, cuando exigió mejores salarios. Los trabajadores de hoteles y los estibadores de todo el territorio desataron una huelga hasta que sus demandas fueron satisfechas. Pero el inquieto Soto aún no había terminado. A sugerencia suya, a mediados de septiembre la

Sociedad Obrera solicitó un permiso para celebrar una reunión el 1 de octubre, para conmemorar la muerte del anarquista español Francisco Ferrer Guardia, ejecutado por las autoridades españolas en Barcelona en 1909. Actuando bajo las órdenes del gobernador territorial, Diego Ritchie, el jefe de policía de Río Gallegos se negó a expedir tal permiso. El gobernador interino de Santa Cruz era Edelmiro Correa Falcón, un periodista conservador que también fue secretario general de la Sociedad Rural de esa provincia, entidad que defendía los intereses de la clase estanciera. Sin amilanarse, el día 30 la Sociedad Obrera convocó una huelga general de 48 horas y distribuyó volantes por toda la ciudad. Ritchie envió un destacamento policial que saqueó la tienda que imprimió los folletos, cerró las oficinas editoriales del periódico *La Gaceta del Sur*, allanó las oficinas de la Sociedad Obrera, donde se estaba llevando a cabo una reunión, y arrestó a todos los presentes.[33]

Ismael Viñas, el juez de distrito, un radical y amigo personal del presidente Yrigoyen, revisó el expediente y ordenó la liberación de los prisioneros. Después de muchas vacilaciones, el gobierno federal intervino y ordenó a Correa Falcón que lo hiciera. Correa Falcón se percató de que ya no tenía el control. Toda la provincia estaba en huelga, los puertos se hallaban cerrados y en las zonas rurales la temporada de parición de las ovejas se acercaba.[34]

Con la entusiasta aprobación de la Liga Patriótica, los ganaderos y comerciantes formaron y equiparon la Guardia Ciudadana, para "mantener la ley y el orden", pero el tiempo se estaba aca-

bando. La Liga Patriótica Nacional se había formado en 1901, cuando la Argentina y Chile estaban una vez más al borde de la guerra sobre sus límites, para proporcionar práctica de fusil e instrucción cerrada.[35] Por fin Yrigoyen decidió intervenir. A principios de enero convocó a un oficial radical al mando del 10.° regimiento de caballería, el teniente coronel Héctor Benigno Varela, a la Casa Rosada. Varela y su asistente, y el teniente Elbio Carlos Anaya, segundo jefe de la unidad, fueron recibidos en el despacho presidencial. Yrigoyen los saludó con afabilidad, y habló abstracta y lentamente. Recordó sus años de lucha en el partido radical, y luego se puso de pie, indicando que la entrevista había terminado. Varela preguntó qué se iba a hacer en Santa Cruz. Con un toque de confianza y calidez, Yrigoyen respondió: "Teniente Coronel, vaya a ver lo que está sucediendo y cumpla con su deber".[36]

El 8 de enero el Ministerio de Marina anunció que infantes de marina habían sido despachados a Río Gallegos, y que un escuadrón naval estaba en estado de alerta. Un buque-tanque de la armada con tropas adicionales llegó algo más tarde ese mismo día. El 10 el remolcador naval *ARA Querandí* arribó a Río Gallegos con 50 hombres del 10.° de caballería. En la noche del 28 de enero de 1921, 150 hombres del 10.° y el 20.° del segundo regimiento de caballería bajo órdenes de Varela abordaron el *ARA Guardia Nacional*, un transporte naval con destino a Río Gallegos. El 29 el teniente comandante Ángel Yza, el recién nombrado gobernador de Santa Cruz llegó a Río Gallegos. Yza y el juez Viñas eran radicales y se entendían bien. El primero se reunió

con los líderes de la huelga y finalmente llegó a un acuerdo. Los huelguistas se rindieron a las autoridades, liberaron a los rehenes que habían tomado, entregaron su escaso arsenal y devolvieron los caballos capturados. Pronto se reanudó el trabajo en las estancias de ovejas.[37]

Aparentemente los trabajadores habían triunfado, pero la Sociedad Rural lanzó una insidiosa campaña en la prensa local contra el gobierno por ser demasiado blando con los huelguistas. En julio, no es de extrañar, los ganaderos y la dirección de las plantas frigoríficas renegaron del acuerdo y se despidió a los activistas mientras se movilizaba el comité provincial de la Liga Patriótica. En respuesta, los trabajadores declararon un boicot contra los dos hoteles existentes en Río Gallegos, más tarde extendido a todas las tiendas propiedad de La Anónima. El gremio de taxistas se adhirió al boicot al negarse a transportar pasajeros a los hoteles o a las tiendas. La Sociedad Obrera terminó declarando una huelga general. La policía de Río Gallegos, aunque pequeña, estaba decidida a sofocar cualquier protesta o huelga. Dispensada por una orden judicial, allanó las oficinas de la Sociedad Obrera y destruyó el mobiliario y la modesta biblioteca. Los enfurecidos trabajadores convergieron en las estancias para incitar a los peones a plegarse a la huelga y tomaron rehenes, comida y caballos. La mayoría de los estancieros huyeron para ponerse a salvo con sus familias. Sin embargo, uno de ellos, un alemán llamado Schroeder, eligió defender su estancia. El 5 de noviembre un grupo de diez huelguistas a caballo, nueve de los cuales eran chilenos, llegaron a la estancia de Schroeder gritando "¡Viva la

huelga!" mientras agitaban banderas rojas. Los hombres de la familia Schroeder abrieron fuego. Después de sufrir dos muertos y varios heridos, los chilenos se retiraron. Temiendo que regresaran en mayor número, la familia se amontonó en un automóvil rumbo a Puerto Coyle, donde telegrafiaron a la policía y pidieron apoyo. Alarmado, Yrigoyen ordenó el envío de tropas adicionales a Santa Cruz. Varela y su regimiento se embarcaron hacia Río Gallegos el 4 de noviembre, llegando a Puerto Loyola, ubicado a doce kilómetros de esa capital, el día 9. Varela no estaba dispuesto a negociar, sino totalmente decidido a sofocar la huelga de una vez por todas. Según fuentes anarquistas, más de 1.500 huelguistas, de los cuales la gran mayoría eran chilenos, fueron ejecutados sin juicio alguno en los campos y cerros de la Patagonia. Sin embargo, la mayoría de los historiadores dan una cifra bastante más baja, de 300 a 500 muertos, mucho más creíble. En directo contraste, las fuerzas navales enviadas a la Patagonia trataron a los huelguistas humanamente y, según varios testigos oculares, "se comportaron como caballeros".[38]

En Río Gallegos, Varela fue homenajeado por la Sociedad Rural, y los principales políticos conservadores aclamaron "al heroico funcionario que había librado a los estancieros de la pesadilla de una revolución liderada por elementos extranjeros". Cuenta la leyenda que numerosos miembros de la comunidad británica presentes cantaron "For he is a Jolly Good Fellow" en su honor. Mientras se hallaba en Río Gallegos miembros de la Sociedad Rural, la Liga Patriótica y la Liga de Comercio e Industria se reunieron en el puerto para despedirse del "héroe" que

regresaba a Buenos Aires, pero una recepción muy diferente esperaba a Varela en la capital. Para la clase trabajadora, los anarquistas y socialistas, Varela era simplemente un carnicero que regresaba con las manos teñidas en sangre. Para los radicales, era simplemente una vergüenza. Solo una multitud de partidarios de la Liga Patriótica lo saludó en el muelle. Una vez en Buenos Aires, Varela se reunió con el ministro de Guerra, quien a regañadientes le dio permiso para ver al presidente. Después de varios intentos fallidos de hablar con Yrigoyen, quien obviamente trataba de evitarlo, Varela ingresó en su despacho sin previo aviso, antes de que los secretarios temblorosos y asombrados pudieran detenerlo. Sin amoscarse, Yrigoyen lo saludó amistosamente diciéndole: "¡Teniente coronel! ¡Usted es precisamente el hombre a quien deseaba ver!". Varela estaba bajo escrutinio en la prensa local y en el Congreso. A pesar de la lejanía de la Patagonia, los detalles de las masacres habían comenzado a llegar a Buenos Aires. El juez Viñas había reunido detalles de testigos oculares sobre lo ocurrido en Santa Cruz y los había remitido al Departamento de Trabajo. Antonio de Tomaso, diputado socialista de Buenos Aires, expuso la verdad y exigió una investigación del Congreso. Una vez que se enfrentó a Yrigoyen, Varela mencionó los ataques de la prensa y le pidió una declaración oficial que reivindicara sus acciones y un decreto que recompensara a sus subalternos con promociones. También pidió al presidente que pusiera fin a las críticas de los socialistas. Yrigoyen, con calma, convocó al ministro de Guerra, mencionó el comunicado y el decreto solicitados por Varela, y luego concluyó la entrevista di-

ciendo: "¡Quédese tranquilo, teniente coronel!".[39] Ni el comunicado ni el decreto fueron emitidos. Después de todo, el mandato de Yrigoyen expiraría en octubre. Entonces, ¿qué hay de la investigación del Congreso exigida por De Tomaso? Cuando se votó en la Cámara de Diputados, la mayoría radical lo hizo en contra de la moción y ese fue el final del asunto.[40]

Historiadores radicales que examinan la primera presidencia de Yrigoyen han omitido referencias a la Semana Trágica de Buenos Aires y a las masacres en la Patagonia, o simplemente distorsionaron los hechos. Según Gabriel del Mazo, cuando las compañías ferroviarias de propiedad británica exigieron tropas para sofocar las huelgas Yrigoyen rechazó tal solicitud y respondió:

> Señores, [deben] entender que todos los privilegios en este país han terminado, y que las Fuerzas Armadas de la nación solo serán desplegadas para defender su honor e integridad. Este gobierno no pondrá fin a esta huelga mediante el uso de la fuerza.[41]

Sin embargo, las Fuerzas Armadas fueron empleadas para sofocar a los huelguistas en forma aún más violenta. En un estudio reciente de la movilización popular bajo el gobierno radical, Joel Horowitz concluyó que los disturbios rurales en áreas como la Patagonia amenazaron al gobierno porque muchas de las propiedades pertenecían a las elites locales o estaban controladas por intereses británicos. Como señala Alan Rouquié, la mayoría de los oficiales no olvidarían la actitud de un gobierno más preocu-

pado por su imagen que por recompensar o justificar el comportamiento de Varela.[42]

Para un historiador británico, el episodio patagónico "se erige como la más grave acusación moral al gobierno radical, que descuidadamente dio al Ejército una mano libre para actuar como desea y exterminar despiadadamente a los huelguistas, aprovechando la lejanía de la región y las pobres comunicaciones con Buenos Aires que impidieron que la historia se conociera en Buenos Aires. El gobierno no tenía compromisos electorales en el sur, ya que la zona estaba formada por territorios nacionales sin derecho a voto. En vista de los acontecimientos de 1919, parece justo concluir que los obreros principalmente chilenos en Chubut y Santa Cruz se convirtieron en víctimas de los esfuerzos del gobierno para mejorar sus relaciones con los militares".[43]

A pesar de su carisma innegable y su talento como político, Yrigoyen sufría un gran defecto de carácter: era totalmente inescrupuloso. Durante una reunión partidaria en 1894, Leandro N. Alem, su tío y mentor y la persona que lo conocía mejor, observó que Yrigoyen era la fuerza más poderosa que había conocido, porque no tenía escrúpulos. Por lo tanto, hacía lo que era conveniente más bien que lo que era decente. Estos rasgos con el correr del tiempo resultarían en su derrocamiento y subsecuentemente en el fracaso de la democracia en la Argentina.[44]

La política exterior argentina

Carlos Escudé resumió de la siguiente manera las relaciones argentinas con Estados Unidos como un enfrentamiento que comenzó con la Primera Conferencia Panamericana en 1889, pero prevaleció hasta la década de 1940: una determinación de proyectar el liderazgo argentino en el hemisferio o al menos en América Latina y, a la vez, de obstaculizar cualquier decisión que pudiera limitar de forma alguna su libertad de acción y consecuencias; por ello, la Argentina se opuso prácticamente a todas las propuestas del Departamento de Estado.[45]

La inmensa mayoría del público argentino favorecía a los aliados. El conde von Luxburg, embajador alemán en la Argentina, aseguró a su gobierno que el 80% de la población favorecía la causa aliada. Tal vez esta declaración contiene una ligera exageración; sin embargo, otras estimaciones, especialmente las de los observadores alemanes contemporáneos, confirmaron que el sentimiento público en la Argentina era más favorable a los aliados De hecho, los argentinos sentían tan fuertemente la causa aliada que aportaron más de 60.000 voluntarios y sirvieron con los aliados durante la Primera Guerra Mundial. Sin embargo, Yrigoyen fue inflexiblemente determinado y la Argentina se mantuvo neutral durante esa contienda.[46]

Irónicamente, la neutralidad argentina en ambas guerras mundiales beneficiaría a Brasil y Gran Bretaña más que a la Argentina. Brasil y Chile rompieron relaciones con Alemania, seguidos por Bolivia, Perú y Uruguay. Brasil también intervino militarmente en este conflicto enviando una división naval que operaba en la costa noroeste de África. Una contribución bastante mo-

desta y de corta duración de la que Brasil no solo se benefició políticamente, sino que fortaleció aún más la alianza no escrita que ya existía entre ese país con Estados Unidos.[47]

A comienzos del siglo XX los empresarios estadounidenses no estaban preparados para exportar a la Argentina o a cualquier otra parte de América del Sur porque no había líneas estadounidenses de navegación que sirvieran tales rutas regularmente, ni agentes u agencias estadounidenses de bancos en la Argentina. Sin embargo, esta situación cambiaría radicalmente antes del inicio de las hostilidades, ya que Estados Unidos había comenzado a proyectarse económicamente a través de América del Sur, una tierra en la que Gran Bretaña ejercía un claro dominio en términos de inversión y exportaciones. Las oportunidades proporcionadas por la apertura del canal de Panamá y la guerra en Europa generaron un nuevo interés en el mercado sudamericano en Estados Unidos. La firma Swift fue la primera, Armour le siguió en el año siguiente y en 1914 The First National Bank of New York inauguró una sucursal en Buenos Aires. Muchas otras firmas les seguirían, marcando el inicio de una feroz competencia entre Gran Bretaña y Estados Unidos por el lucrativo mercado argentino.[48]

Sin embargo, los acontecimientos en Europa precederían a todas las demás consideraciones. El 4 de enero de 1915, en respuesta al bloqueo británico, el káiser proclamó como zona de guerra las aguas que rodean Gran Bretaña e Irlanda. Después de quince días, todos los buques mercantes que se encontraran en estas aguas serían hundidos. Pero el 14 de febrero la presión estadou-

nidense obligó a Alemania a ciertas concesiones. Como resultado, los buques neutrales, buques hospitales y los buques que transportaban mercancías para socorrer a Bélgica serían exentos. Pero, forzada por imperativos militares, Alemania reanudó la guerra submarina sin restricciones el 1 de febrero de 1917. Como resultado, Estados Unidos rompió relaciones diplomáticas tres días después, y el 5 de abril declaró la guerra a Alemania.

El 4 de abril el *Monte Protegido*, un velero argentino con destino a Róterdam, fue hundido dentro de la zona de guerra, seguido el 22 de junio por el hundimiento del vapor *Toro*. El gobierno argentino elevó una severa de protesta. Aprovechando una laguna legal, ya que el barco había zarpado antes de que Alemania proclamara una guerra submarina sin restricciones, la Wilhemstrasse reaccionó de una manera conciliadora. El 28 de agosto Alemania concedió a la Argentina todas sus demandas, sin duda porque Berlín no quería poner en peligro las relaciones económicas que aún existían con la Argentina. Aunque el comercio directo entre ambas naciones se detuvo por el bloqueo británico, las exportaciones argentinas a los Países Bajos, Suecia y Dinamarca habían aumentado, ya que estos países actuaron como intermediarios en la bolsa argentino-alemana (cuadro 1.9).

Un detalle significativo no revelado hasta mucho más tarde fue que Yrigoyen había hecho un compromiso secreto con Luxburg de que los barcos argentinos no navegarían en la zona de guerra.[49]

Cuadro 1.9. Exportaciones argentinas a Dinamarca, Holanda y Suecia (miles de pesos oro)

Año	Dinamarca	Holanda	Suecia
1910	1.278.992	4.489.730	775.436
1913	778.028	24.297.932	1.153.436
1914	894.052	12.893.731	1.933.114
1915	1.605.869	19.641.148	5.237.200
1916	6.429.127	29.003.432	10.638.985
1917	3.969.077	5.274.277	2.608.260
1918	1.263.238	1.094.611	4.457.348

Fuente: Ernesto Tornquist, *El desarrollo económico de la República Argentina en los últimos cincuenta años*, pp. 139-143.

La fallida conferencia de neutrales propuesta por Yrigoyen

El 6 de enero de 1916, el presidente Wilson instó a las naciones latinoamericanas a adherirse a un pacto panamericano que exigía garantías mutuas de integridad territorial e independencia política bajo una forma republicana de gobierno. Esta fue una petición bastante irónica cuando se considera que en 1906, después de invadir Cuba en ese año, Estados Unidos había instalado a un diplomático estadounidense como gobernador de la isla ocupada, y en los meses siguientes invadirían a México, la República Dominicana y Haití. Chile era reacio, y tenía la intención de preservar la unidad de la Argentina, Brasil y Chile (ABC), mientras que el ministro de Relaciones Exteriores de Brasil ten-

día a apoyar a Chile e hizo todo lo que estaba en su poder para persuadir a la Argentina de hacer lo mismo. En el caso, la oposición de las otras repúblicas estadounidenses finalmente llevó a Estados Unidos a abandonar la idea. Una vez que Estados Unidos entró en guerra, Yrigoyen concibió la idea de celebrar un congreso latinoamericano de neutrales en Buenos Aires para reafirmar la independencia de los gobiernos en el ámbito de la política exterior. Las invitaciones no se enviaron hasta fines de abril y mayo. Sin embargo, después de una conferencia con el embajador argentino, el presidente Woodrow Wilson le confió al secretario de Estado Robert Lansing que la iniciativa de Yrigoyen tenía pocas posibilidades de éxito. Lansing, a su vez, instruyó a los representantes estadounidenses en varias capitales latinoamericanas para transmitir que, en opinión del Departamento de Estado, la conferencia no serviría para nada. Para cuando las invitaciones oficiales llegaron a los gobiernos de las otras naciones hemisféricas, Brasil, Cuba, República Dominicana y Panamá habían roto relaciones con Alemania, y el resto estaban considerando acciones similares. Sin dejarse intimidar, en octubre de 1917 Yrigoyen intentó revivir su iniciativa e hizo un segundo intento de celebrar una conferencia. A finales de diciembre solo el gobierno de México había aceptado, esperanzado en que la conferencia proporcionara un foro donde pudiera denunciar la intervención estadounidense en sus asuntos internos. La prensa de Buenos Aires informó sobre la llegada de la delegación mexicana en tonos irónicos y el tema fue pronto olvidado. La conferencia fue un fracaso total.[50]

Durante julio y diciembre de 1916 representantes de la embajada británica, la Food and Drug Administration y el Departamento del Tesoro de Estados Unidos consideraron la escasez de trigo prevaleciente y recomendaron negociaciones con la Argentina para aliviar esta carencia y ver alternativas para financiar esas compras, Yrigoyen no solo se opuso a la idea de otorgar crédito a los aliados, sino que en marzo de 1917 prohibió nuevas exportaciones de trigo y harina. Dicha medida irritó sobremanera a los aliados, ya que estas restricciones no se aplicaban a Brasil, a Paraguay y más particularmente a España, donde suponían con razón que los granos y otros productos básicos eran reexportados a Alemania. En respuesta, Francia, Gran Bretaña e Italia reenviaron notas de protesta. Como hemos visto, la Argentina experimentaba una aguda escasez de carbón, otros combustibles, maquinaria y materias primas. A sugerencia de Gran Bretaña, el Departamento de Estado notificó al gobierno argentino que, a menos que se requisaran buques mercantes alemanes estacionados en puertos argentinos, y no se pusieran dichos cereales incondicionalmente a disposición de los aliados, los préstamos concedidos por los bancos estadounidenses a la Argentina no se renovarían, ni se concederían licencias de exportación adicionales para artículos como carbón, papel de diario y otros productos necesarios. Así, a pesar de sí mismo, Yrigoyen se vio obligado a conceder préstamos a los aliados por un monto de 40 millones de libras esterlinas (200 millones de pesos oro).[51]

La política exterior de Yrigoyen no difería de aquellas establecidas por sus predecesores conservadores, quienes mantenían y

defendían la causa de la soberanía política argentina y la de las otras repúblicas latinoamericanas, así como contra Estados Unidos y su interpretación tan peculiar del panamericanismo. Sin embargo, los historiadores radicales invariablemente citarán su fallido intento de crear una organización panamericana que excluiría a Estados Unidos o exaltara sus deseos expresos de que la Argentina explotara sus recursos minerales y desarrollara una marina mercante. Según una fuente, "luego de la compra del *Bahía Blanca*, y un poco de ingenio y energía, mediante el arrendamiento o la compra de buques extranjeros amarrados en varios puertos del país, mediante la reparación de buques viejos. Por fin se estableció una flota de 100.000 toneladas". Pero, a excepción del ARA *Bahía Blanca*, no se compraron otros barcos. Por lo tanto, la pretensión de que Yrigoyen fundó la Marina Mercante Argentina es una exageración, particularmente cuando se tiene en cuenta que esta realmente disminuyó de un total de 188.892 toneladas en 1914 a 145.891 en 1921. El declive se produjo cuando varios buques argentinos en ruta a Europa fueron vendidos a Francia y otras naciones aliadas una vez que llegaron a su destino. Yrigoyen no es del todo culpable de esto, ya que la tendencia había comenzado bajo su predecesor, De la Plaza, pero él no hizo nada para evitar nuevas ventas o para impedir que ciertos barcos aliados navegaran bajo la bandera argentina.

Sobre el desarrollo de recursos minerales

Yrigoyen es generalmente reconocido por el establecimiento de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), la entidad petrolera estatal responsable de la exploración y producción de petróleo y gas, y el transporte, la refinación y comercialización de gas y productos petroleros. En realidad la creación de YPF no fue más que la reorganización de una agencia que existía anteriormente. El 13 de diciembre de 1907, cuando un equipo de la Dirección General de Minas estaba perforando tratando de localizar fuentes de agua cerca de Comodoro Rivadavia y halló petróleo. Detalles del descubrimiento fueron inmediatamente transmitidas al presidente José Figueroa Alcorta, quien respondió al día siguiente con un decreto de creación de una reserva nacional, en concesión privada, en un área de cinco leguas (unos 25 kilómetros cuadrados, o unas 200.000 hectáreas) en todas las direcciones de la localidad de Comodoro Rivadavia. Para hacer el proyecto de ley más agradable a los partidarios de *laissez faire* en el Congreso, tanto conservadores como radicales, el presidente redujo el tamaño de la reserva estatal a 7.950 hectáreas. Cuando el proyecto de ley fue finalmente aprobado por el Senado como ley 7.059 en 1910, las reservas estatales se redujeron aún más, a 5.000 hectáreas. Con el fin de fomentar la naciente industria petrolera estatal, el 24 de diciembre de 1910 el presidente Roque Sáenz Peña emitió un decreto que trascendía la administración de los yacimientos petrolíferos estatales a la recién creada Dirección General de la Exploración del Petróleo (DGP) de Comodoro Rivadavia seguía siendo una dependencia del Ministerio de Agricultura. Para dirigir a la DGP, Sáenz Peña seleccionó una comisión de cin-

co hombres encabezada por Luis A. Huergo, un distinguido ingeniero.[52]

Durante septiembre de 1910 y agosto de 1911, Gran Bretaña fue sacudida por huelgas masivas en los yacimientos de carbón del sur de Gales, que eventualmente involucraron a treinta mil mineros. Las huelgas estaban afectando la producción y exportación de carbón, perturbando así la economía argentina y despertando gran preocupación pública. A principios de 1912, un artículo en *La Prensa*, uno de los diarios más prestigiosos de la Argentina, instó al gobierno a desarrollar su industria petrolera y redujo la dependencia del país del carbón importado. La DGP se vio frustrada por las escasas asignaciones presupuestarias. Bajo los auspicios de la ley 7.059, la DGP había recibido 500.000 pesos, pero no recibió fondos en absoluto en 1911 y solo un millón de pesos en 1912. Decidido a incrementar la producción de petróleo y promover una mayor eficiencia. En 1913 Huergo solicitó 15 millones de pesos para permitir la exploración de toda la reserva de 5.000 hectáreas, desarrollar instalaciones adecuadas de almacenamiento de petróleo y establecer una flota petrolera, pero el Congreso solo aprobó 1,5 millón de pesos. Las compañías petroleras privadas no estaban sujetas a restricción alguna y bajo el gobierno de De la Plaza adquirieron más tierras. En 1926 habían adquirido un total de 646.845 hectáreas.[53]

La crisis energética inducida por la guerra afectó mucho más a la Armada Argentina que al Ejército, ya que la mayoría de sus barcos eran quemadores de carbón. Por lo tanto, el almirante Juan Sáenz Valiente, ministro de Marina, resolvió que esta fuer-

za se encargara de transportar y refinar el crudo de Comodoro Rivadavia. Se instaló una pequeña refinería en el Arsenal Naval del Río de la Plata, en la base naval de Río Santiago. En Puerto Militar, la principal base naval del país, y en Río Santiago, se instalaron cinco tanques de almacenamiento de petróleo, con una capacidad de 2.000 metros cúbicos cada uno. Un pequeño buque tanque de 2.670 toneladas de desplazamiento, el *Ministro Ezcurra*, fue ordenado a Greenock & Grangemouth Dockyard Co. Ltd. de Escocia a un costo de 50.424 libras esterlinas. Fue lanzado en abril de 1914 y completado en junio de ese año. La marina también arrendó otro petrolero de la firma Chadwick-Weir de Londres, el *Wanetta*, de 4.000 toneladas. Esto permitió a la Marina mantener servicios regulares de navegación entre Comodoro Rivadavia y Buenos Aires. La demanda excedía la oferta y varios clientes importantes pronto se agregaron a una lista creciente, que incluía los Ferrocarriles del Estado, la Compañía Ítalo-Argentina de Electricidad, la Municipalidad de Buenos Aires, la Oficina de Arsenales del Ejército, la Oficina de Navegación y Puertos, la Oficina del Puerto de Buenos Aires y muchos otros. El Ministerio de Marina, el más importante de todos los clientes, compró más de 20.000 metros cúbicos de petróleo en 1914.

El Ministerio de Marina fue puesto a cargo de la flota de buques tanque capitaneados por oficiales navales y operados por tripulaciones navales hasta el 17 de octubre de 1921, cuando el control fue transferido a la Dirección General. Los oficiales na-

vales permanecieron a cargo de los buques, pero ahora las tripulaciones provenían de la Marina Mercante.[54]

Siempre indeciso, Yrigoyen carecía de fuertes convicciones sobre el papel del Estado en la industria petrolera y se negó a tomar ninguna decisión hasta que pudiera inspeccionar los yacimientos petrolíferos personalmente, lo que, característicamente, pospuso hasta 1918. En 1916 el gobierno propuso un préstamo de 100 millones de pesos, de los cuales 16 millones se utilizarían para el desarrollo de los yacimientos petrolíferos: excavación de nuevos pozos, construcción de edificios de almacenamiento y compra de dos barcos petroleros adicionales y equipos varios. Pero, luego de que la Cámara de Diputados aprobó el proyecto, Yrigoyen lo abandonó. Cuando Huergo murió en 1913, fue reemplazado como jefe de la Comisión Administrativa por Leopoldo Sol. El desarrollo efectivo de los yacimientos petrolíferos no comenzaría hasta 1914, pero en noviembre de 1917, debido a demoras del Ministerio de Agricultura en cumplir su cometido, la Comisión dimitió en bloque. Yrigoyen nombró al capitán Felipe Fliess como el nuevo administrador de los campos petroleros de Comodoro Rivadavia. Fliess, era un antiguo director asistente de la Escuela Naval Militar que realizó un detallado estudio de los campos petroleros de la finca, pero no tenía experiencia en la industria petrolera. Sin embargo, tenía la riqueza de conocimientos técnicos aplicados adquiridos en la Subdivisión de Ingeniería de la Marina desde la década de 1870 y podría actuar más eficazmente. De manera característica, Yrigoyen intervino dispersando la autoridad en los niveles inferiores mientras man-

tenía el control personalmente. Yrigoyen a menudo desarrollaba políticas paralelas a espaldas de sus propios ministros o expertos, con las contradicciones y confusiones resultantes. No opuso los puestos vacantes de la Comisión Administrativa y dejó los campos petroleros dentro de la órbita del Ministerio de Agricultura, que nombró a sus propios contadores y personal de supervisión. Absolutamente frustrado por la persistente injerencia de Joaquín Spinelli, quien controlaba las finanzas en el Ministerio de Agricultura, Fliess renunció en agosto de 1921. Fue reemplazado por otro oficial naval, pero el Ministerio de Agricultura todavía mantuvo el control financiero, y constantemente no proporcionó fondos suficientes para adquirir los materiales más necesarios. En enero de 1922, cuando las acusaciones de corrupción implicaron a la Oficina de Minas, su director dimitió. En marzo, el escándalo inminente obligó a la dimisión del ministro de Agricultura, Alfredo De Marchi. Fue reemplazado por Emilio Vargas Gómez, otro designado por Yrigoyen, quien pronto descubrió que la corrupción y el favoritismo prevalecieron en la industria petrolera estatal y pidió una investigación en el Congreso. Para desviar a la opinión pública de esta situación embarazosa, Yrigoyen decretó una reorganización de la industria. El 3 de junio de 1922 disolvió la Dirección General y creó YPF para reemplazarla. En julio, un grupo de diputados liderado por Rodolfo Moreno, un conservador que obtuvo el apoyo de los socialistas y los radicales disidentes, pidió una investigación en el Congreso, pero la moción fue vetada por la mayoría radical. La tarea de reorganizar YPF de una manera lógica y eficiente sería emprendida por un

nuevo administrador jefe designado por el sucesor de Yrigoyen, Marcelo T. de Alvear.[55]

A pesar de la suposición general de que en los asuntos económicos Yrigoyen era un nacionalista, siguió el patrón establecido por todos los gobiernos conservadores anteriores y mantuvo una estrecha relación con los ferrocarriles de propiedad británica. Aunque quería controles más estrictos sobre las operaciones ferroviarias, nunca intentó nacionalizarlas. No mostró ningún interés en la reforma y el desarrollo del sector agrícola. En el período posterior a la guerra, cuando el incipiente sector industrial aplaudió la protección que permitiría competir con el flujo revivido de las importaciones extranjeras, solo favoreció la protección de las industrias tradicionales que procesaban productos de la agricultura y la ganadería.[56]

Yrigoyen y el gobierno representativo

Cuando Yrigoyen asumió la presidencia en octubre de 1916, los conservadores tenían el control del Senado y de la mayoría de los gobiernos provinciales. La UCR tenía el control del gobierno de la Capital Federal y en las provincias de Córdoba, Entre Ríos, Mendoza, Santa Fe y Santiago del Estero. Para Yrigoyen, su elección fue un mandato popular y era dolorosamente consciente de que la mayoría conservadora podía bloquear sus iniciativas. Para eludir esto y llevar a cabo su programa de "reparación nacional" decidió reemplazar a los gobiernos provinciales

que habían sido elegidos fraudulentamente "para corregir los abusos de poder", pero su objetivo inmediato era crear regímenes de subordinado a él. Durante su primer mandato intervino en las provincias en veinte ocasiones, quince de ellas cuando el Congreso estaba en receso. En realidad, a pesar de la racionalización de Yrigoyen, estas intervenciones estaban políticamente motivadas y tenían la intención de poner fin a la hegemonía conservadora en esas provincias.[57]

Yrigoyen a menudo había acusado a la elite de terratenientes que gobernaba la Argentina desde 1862 de haberse enriquecido. Esto era cierto, pero también había enriquecido al país. En 1895 la renta per cápita argentina era comparable a la de Alemania, Holanda y Bélgica y superior a la de Austria, Italia, Noruega, España, Suecia y Suiza.[58]

La "oligarquía" había demostrado su flexibilidad estableciendo un diálogo que finalmente condujo a la UCR a la Casa Rosada. Yrigoyen, por otro lado, había adoptado fórmula simple para reunir a sus fieles detrás de él, una fórmula que sería imitada por Juan Domingo Perón décadas más tarde: Yrigoyen y la UCR simbolizaban la nación; la oposición, la "oligarquía", su némesis. Su falta de voluntad para tolerar la disidencia se caracteriza mejor por un episodio que ocurrió cuando la Unión Cívica celebró su Convención Nacional en enero de 1891: cuando algunos de los delegados nominaron a Bartolomé Mitre para la presidencia, Yrigoyen se opuso y le dijo a Aristóbulo del Valle: "¿Cómo? ¿Quiere que me haga mitrista? ¡Esto sería lo mismo que pedirme que me haga brasileño!". Mitre era un expresidente, miembro

destacado de la generación de 1837 y un distinguido historiador. En palabras de Félix Luna:

> Era Mitre sin duda el primer ciudadano de la República. Su personalidad revestía un simbolismo casi místico (aire) de austeridad y pureza. No solo se lo apreciaba como estadista, sino que su labor en los campos de la historia, el periodismo y las letras le había rodeado de un prestigio que trascendía las fronteras.[59]

Alem bien observó que "Hipólito ni perdonaba ni olvidaba". Su intransigencia causó cismas y deserciones dentro de la Unión Cívica. Debido a sus métodos dictatoriales, muchos de sus primeros simpatizantes abandonaron el partido, entre ellos Juan B. Justo, quien sería el fundador de Partido Socialista Argentino en 1896, y Lisandro de la Torre, quien estableció la Liga del Sur en 1897.

Una democracia requiere la participación de todos los partidos. El acuerdo político alcanzado en 1912 supuestamente reunió a conservadores y radicales para permitir la inclusión y la competencia pero, después de ganar las elecciones de 1916, Yrigoyen empleó su autoridad presidencial para excluir a la oposición política y privarla de sus bases de poder restantes. Esto no auguraba un futuro auspicioso para la democracia argentina.[60]

Notas

1 Arturo Capdevila, "Primera presidencia de Yrigoyen", *HAC* (vol. l, 2.ª sección) pp. 248-249; José Ferrer, *Las Fuerzas Armadas en la política argentina hasta 1930* (Ph. D. Dissertation, University of New Mexico) p. 95.

2 Manuel Gálvez, *Vida de Hipólito Yrigoyen* (Club de Lectores, Buenos Aires, 1983) pp. 27-26; Félix Luna, *Yrigoyen* (Sudamericana, Buenos Aires, 1988) pp. 15-32, 60-65. Yrigoyen poseía veinticinco leguas cuadradas (la legua cuadrada equivale a unas 944 hectáreas). David Rock, *Politics in Argentina 1890-1930: The rise and fall of Radicalism* (Cambridge University Press, 1975) pp. 52-53; Elena Piñeiro, *Los radicales anti-personalistas: historia de una disidencia, 1916-1943* (disertación doctoral, Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, 2007) pp. 20-21.

3 Manuel Gálvez, *Vida de Hipólito Yrigoyen*, pp. 65-70.

4 Carlos Ibarguren, *La historia que he vivido* (Sudamericana, Buenos Aires, 1999) p. 337.

5 Severino Diéguez, *Anarquista soy! Memorias de un militante anarquista* (mimeo, Buenos Aires, 1981) pp. 38-42. Entrevista con Enrico Italo Navone, Buenos Aires, 6 de noviembre de 2005. Enzo Navone era un italiano naturalizado proveniente de Bassa Val Bisagno. Se unió al Partido Socialista unos días más tarde. Aunque Diéguez estaba totalmente de acuerdo con la plataforma socialista, no le gustaba la disciplina estructurada del partido, y halló al movimiento anarcosindicalista más a su gusto.

6 Carlos Ibarguren, *La historia que he vivido*, pp. 338-341.

7 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 11-14; Manuel Gálvez, *Vida de Yrigoyen*, p. 214; Ricardo Weinmann, *Argentina en la Primera Guerra Mundial: neutralidad, transición política y continuismo económico* (Biblos, Buenos Aires, 1994) p. 38.

8 Manuel Gálvez, *Vida de Hipólito Yrigoyen*, pp. 238-239.

9 Joel Horowitz, "Bosses and clients: Employment in the Buenos Aires of the Radicals, 1916-1930", *Journal of Latin American Studies* (vol. 31, 1999) p. 643; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, p. 41. Según esta fuente, jóvenes maestras que llegaran acompañadas por sus madres o un miembro masculino de la familia no obtendrían empleo alguno. Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina: A History* (Stanford University Press, Stanford, 1979) pp. 52-53.

10 Raúl A. Molina, "Presidencia de Marcelo T. de Alvear", *HAC* (vol. I, 2ª sección) pp. 309-323.

11 Abelardo Levaggi, "Historia del derecho argentino del trabajo", *Iustoria* (revista electrónica, núm. 3, septiembre de 2006, Buenos Aires) pp. 31-32.

12 Raúl Castagnino, "La vida literaria argentina entre 1916 y 1930", *HAC* (vol. 2, 2.ª sección) p. 143; Abelardo Levaggi, "Historia del derecho argentino del trabajo", pp. 51-53; Sandra McGee Deutsch, *Counterrevolution in Argentina, 1900-1932: The Argentine Patriotic League* (University of Nebraska Press, 1986) p. 29; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 47-49.

13 Abelardo Levaggi, "Historia del derecho argentino del trabajo", pp. 53-62. La ley 9.853, que extendió los mismos beneficios a los maquinistas ferroviarios, fue aprobada por el Congreso el 21 de junio de 1915 seguida en 1918 por la ley 10.690, que estableció fondos de jubilaciones para el resto del personal ferroviario. Los seguros sociales se establecieron en 1904 con la ley 4.339, que creó la caja de jubilaciones y pensiones de los empleados públicos. Le siguieron la creación de cajas jubilatorias por gremios en 1915, la caja de maquinistas de La Fraternidad (ley 9.653) en 1918, la ley 10.690 que cubría al resto del personal ferroviario, la caja de servicios públicos (ley 11.110) y en 1923 la caja de bancarios y empleados del seguro (ley 11.232). Luciana Anapios, "La ley de jubilaciones de 1924 y la posición del anarquismo en la Argentina", *Revista de Historia del Derecho* (Buenos Aires, núm. 46, julio-diciembre de 2013) pp. 27-32. En 1923 el Congreso estableció una comisión bicameral para estudiar y desarrollar una ley nacional de jubilación. El proyecto fue presentado al Congreso y se aprobó como Ley de Jubilación 11.289 de 1924, pero después de una serie de huelgas instigadas por anarquistas y sindicalistas y la presión del sector de la gestión, fue derogada en 1926.

14 Alec G. Ford, *El patrón oro 1880-1914: Inglaterra y la Argentina* (Editorial del Instituto, Buenos Aires, 1966) pp. 298-305; Horacio J. Cuccorese, *Historia económica financiera argentina: 1862-1930* (El Ateneo, Buenos Aires, 1966) pp. 90-94, 100-102.

15 Joseph A. Tulchin, "The Argentine economy during the First World War-I", *The Review of the River Plate* (19 de junio de 1970) pp. 901-903; Joseph A. Tulchin, "The Argentine economy during the First World War- III", *The Review of the River Plate* (10 de julio 1970) pp. 44-45; Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 25-27, John R. Bradley, *Minerals Division, Fuel and Power in Latin America* (US Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Trade Promotion Series 126, United States Government Printing Office, Washington, 1931) pp. 62-63.

16 L. Brewster Smith, Harry T. Collings y Elizabeth Murphey, *The Economic Position of Argentina during the War* (Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Miscellaneous Series 88, Washington DC, 1920) pp. 60-61, 96-97; Adolfo Dorfman, *Historia de la industria argentina* (Solar-Hachette, Buenos Aires, 1970) pp. 340-350. El petróleo proporciona 10.500 calorías por kilogramo, carbón 7.500 y el carbón de leña solo 2.265.

17 "Interview with Dipl. Eng. Helmuth Krieger, Mineola, New York, 11 July 2011", *in* Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 27-28. Krieger recordaba que durante 1917-1925 barcos argentinos en aguas patagónicas ocasionalmente se detenían en Santa Cruz y laboriosamente extraían suficiente carbón para proveerse.

18 Paul H. Lewis, *The Crisis of Argentine Capitalism* (University of North Carolina, Chapel Hill, 1990) pp. 34-35; Adolfo Dorfman, *Historia de la industria argentina*, pp. 298-306,

328-337, 340-350; L. Brewster Smith, Harry T. Collings y Elizabeth Murphey, *The Economic Position of Argentina during the War*, pp. 67-69. Para las exportaciones no tradicionales durante la guerra, Ernesto Tornquist, *El desarrollo económico de la República Argentina en los últimos cincuenta años* (Buenos Aires, 1920) pp. 168-176.

19 Horacio J. Cuccorese, *Historia económica financiera argentina*, pp. 100-102.

20 Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 36-37.

21 David Rock, *Politics in Argentina*, pp. 129-131; Aurelio González Climent, *Nicolás Mihanovich: su vida, su obra, sus barcos* (Buenos Aires, 1988) pp. 50-51, 64-65, 234-243. Nicolás Mihanovich fue un inmigrante croata que entró en el negocio del transporte marítimo en la cuenca del río Paraná. En 1898 era propietario de la Sociedad Anónima de Navegación. Llegó a ser el principal magnate naviero de América del Sur, con una flota de casi doscientos buques, incluyendo buques de carga y pasajeros, remolcadores y barcazas. Frustrados sus intentos de hallar capital adicional para expandirse en la Argentina, en 1909 se asoció con el barón D'Erlanger, un aristócrata francés radicado en Londres que sugirió a Mihanovich la formación de una empresa angloargentina en la capital británica. La firma fue denominada The Argentine Navigation Company, una empresa que legalmente era británica y de capital inglés, pero económica y operativamente argentina. La compañía tenía un directorio en Londres y otro en Buenos Aires,

con un capital de 2,1 millones de libras esterlinas. En 1916 operaba una flota de 324 buques, incluyendo vapores de pasajeros y carga, remolcadores y barcazas. En 1917 Mihanovich se retiró y vendió la compañía a inversores británicos.

22 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 35-38; David Rock, *Politics in Argentina*, pp. 182-183.

23 Sandra McGee Deutsch, *Counterrevolution in Argentina, 1900-1932*, pp. 64-65; David Rock, *Políics in Argentina*, pp. 131-134; Joel Horowitz, "Bosses and clients: Employment in the Buenos Aires of the Radicals, 1916-1930".

24 Sandra McGee Deutsch, *Counterrevolution in Argentina, 1900-1932*, pp. 69-70; Paul B. Goodwin, *Los ferrocarriles británicos y la UCR, 1916-1930* (La Bastilla, Buenos Aires, 1974) pp. 288-289.

25 David Rock, *Politics in Argentina*, pp. 152-154; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 35-39. La Rusia zarista en ese momento incluía partes de Polonia, Letonia y, por supuesto, a un buen número de judíos. Dado que todos llegaron bajo pasaportes rusos, los funcionarios de inmigración argentinos simplemente enumeraron su nacionalidad como "ruso", término que también se aplicaba a los judíos por esa razón.

26 Ysabel F. Rennie, *The Argentine Republic* (The Macmillan Company, Nueva York, 1945) pp. 214-215; Dionisio Petriella y Sara Sosa Miatello, *Diccionario biográfico ítalo-argentino* (Asociación Dante Alighieri, Buenos Aires, 1976) pp. 690-691, W. W. Ewing, comisionado comercial, *Construction Ma-*

terials and Machinery in Argentina and Bolivia (Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce Special Agent Series 188, Government Printing Office, Washington, 1920) pp. 71-73; Donna J. Guy, "La industria argentina, 1879-1940: mercado de acciones y capitalización extranjera", *Desarrollo Económico* (vol. 22, núm. 87, 1982) pp. 364-365; "Interview with Dipl. Eng. Helmuth Krieger, Mineola, New York, 11 July 2011", *in* Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 27-28. Al no lograr capital para su expansión en Buenos Aires, la firma lo hizo en el mercado londinense, apareciendo así legalmente como una empresa británica, y de hecho tenía directorios y administración con sede en Londres, pero el poder de decisión recayó en la familia, de ahí que la firma fuera, de facto, todavía argentina. Según Krieger, la firma había diseñado y construido un horno Siemens Martin con una capacidad de 150 toneladas y un tren laminador. Los talleres Vasena comenzaron a competir contra TAMET, parte del Grupo Tornquist. A principios de la década de 1920, Vasena se declaró en bancarrota y sus plantas y equipos se incorporaron a la organización TAMET existente.

27 Ysabel F. Rennie, *The Argentine Republic*, p. 215; David Rock, "Lucha civil en La Argentina", *Desarrollo Económico* (vol. 11, núm. 42, 43 y 44, 1971-1972) pp. 165-215; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 45-51. Pocos de los trabajadores estaban armados y la mayoría de sus armas eran revólveres Velodog de pequeño calibre utilizadas por los ciclistas contra los ataques de perros. Navone y algunos de los otros,

según el nieto de Diéguez, llevaban revólveres Lefaucheux antiguos.

28 Sandra McGee Deutsch, *Counterrevolution in Argentina*, pp. 74-75; Nicolás Babini, "La Semana Trágica: pesadilla de una siesta de verano", *Todo es Historia* (núm. 5, 1967) pp. 8-20; David Rock, *Politics in Argentina*, pp. 176-178.

29 Manuel Gálvez, *Vida de Hipólito Yrigoyen*, p. 303; Ricardo Weinmann, *La Argentina en la Primera Guerra Mundial*, p. 88; entrevistas con el coronel José L. Picciuolo y el teniente coronel Carlos R. Doglioli, del Ejército Argentino, 2 y 4 de noviembre de 2005 en Buenos Aires.

30 Osvaldo Bayer, *La Patagonia Rebelde* (Nueva Imagen, Ciudad de México, 1980) pp. 31-32, Ernesto Tornquist, *El desarrollo económico de la República Argentina en los últimos cincuenta años*, p. 165.

31 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 71-72; Osvaldo Bayer, *La Patagonia Rebelde*, pp. 36-40.

32 Osvaldo Bayer, *La Patagonia rebelde*, pp. 21-29.

33 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 72-73; Osvaldo Bayer, *La Patagonia rebelde*, pp. 53-58.

34 Osvaldo Bayer, *La Patagonia rebelde*, pp. 59-63.

35 La Liga Patriótica Argentina fue un grupo paramilitar nacionalista, creado oficialmente en Buenos Aires el 16 de enero de 1919, durante los trágicos eventos de la semana. Presidida por Manuel Carlés, profesor del Colegio Militar y de la Escuela Superior de Guerra, también contó entre sus miem-

bros al diputado Santiago G. O'Farrell. La Liga se fusionó con la Legión Cívica Argentina en 1931. La Liga Patriótica Argentina formó parte de un movimiento mayor.

36 Osvaldo Bayer, *La Patagonia rebelde*, pp. 91-92, 96-102; entrevistas con el coronel José L. Picciuolo y el teniente coronel Carlos R. Doglioli, del Ejército Argentino, 2 de noviembre de 2005 en Buenos Aires; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 73-74, James R. Scobie, *Buenos Aires Plaza to Suburb: 1870-1910* (Oxford University Press, Nueva York, 1974) p. 240.

37 Osvaldo Bayer, *La Patagonia rebelde*, pp. 102-103.

38 Severino Diéguez, pp. 73-74; James R. Scobie, *Buenos Aires Plaza to Suburb*, p. 240.

39 Osvaldo Bayer, *La Patagonia rebelde*, pp. 322-328.

40 Alain Rouquié, *Poder militar y sociedad política en la Argentina* (Emecé, Buenos Aires, 2 vols., 1981) vol. 1, p. 149, carta de Manuel Seaone a Severino Diéguez, Buenos Aires, 8 de octubre de 1972. Seaone asistió al Congreso durante estos sucesos. En rechazo por la reacción oficial, renunció poco después.

41 Gabriel del Mazo, *El radicalismo: ensayos sobre su historia* (Gure, Buenos Aires, 2 vols., 1957-1959) vol. 1, pp. 208-209.

42 Joel Horowitz, *Argentina's Radical Party and Popular Mobilization: 1916-1930* (State University of Pensilvania, University Park Pennsylvania, 2008) pp. 140-144; Alain Rouquié, *Poder militar y sociedad política en la Argentina*, vol. 1, p. 149.

43 David Rock, *Politics in Argentina*, pp. 202-203.

44 Al concluir una reunión del partido radical, en voz alta, Alem comentó que Yrigoyen era "la fuerza política más poderosa que había conocido porque carecía de escrúpulos". Lisandro de la Torre observó que el hombre que vio en silencio el fracaso de Alem y la caída fue su sobrino. Bajo su ropa negra y su manera taciturna, de sus repetidas renuncias a toda ambición personal, bajo sus lágrimas frecuentes y fáciles, Yrigoyen era intrigante, engañoso, ambicioso. Manuel Gálvez, *Vida de Hipólito Yrigoyen*, p. 111; Ysabel F. Rennie, *The Argentine Republic*, p. 194.

45 Carlos Escudé, *Realismo periférico: fundamentos para la nueva política exterior argentina* (Planeta, Buenos Aires, 1992) p. 241; Carlos Escudé, *La Argentina: ¿paria internacional?* (De Belgrano, Buenos Aires, 1984) pp. 60-61 He combinado elementos de ambas obras en aras de la brevedad.

46 Ricardo Weinmann, *La Argentina en la Primera Guerra Mundial*, pp. 65-66; Ingo Jomenesch, "Vicente Almandos Almonacid: Einini Argentenische Luft-As des Ersten Weltkrieges", *Pucará* (serie 2, vol. 11, 1991) pp. 7-9, André Louis Maurois, "Vicente Almandos Almonacid: el Cóndor Riojano", *Pucará* (serie 2, vol. 11, 1991) pp. 11-14. El total incluía a muchos argentinos hijos de de inmigrantes, así como residentes nacidos en el extranjero. La parte del león (40.000 personas) sirvió con las Fuerzas Armadas italianas.

47 Pablo E. Arguindeguy y Horacio Rodríguez, *Las fuerzas navales argentinas: historia de la flota de mar* (Instituto Browniano, Buenos Aires, 1995) p. 71. Para más detalles de la *en-*

tente entre Brasil y Estados Unidos, ver Bradford E. Burns, *The Unwritten Alliance: Rio Branco and Brazilian-American relations* (Columbia University Press, Nueva York, 1966).

48 Ricardo Weinmann, *La Argentina en la Primera Guerra Mundial*, pp. 67-70; Bradford E. Burns, *The Unwritten Alliance*, pp. 72-73; *La Argentina y las firmas norteamericanas* (Sociedad Americana, Buenos Aires, 1958) pp. 51-54.

49 Robert M. Grant, *U-Boats Destroyed* (Putnam & Co. Ltd., Londres, 1964) pp. 21-22, 41-42; Harold F. Peterson, *Argentina and the United States, 1810-1960* (State University of New York, Albany, 1964) pp. 308-312.

50 Frederick B. Pike, *Chile and the United States: 1880-1962: The emergence of Chile's social crisis and the challenge to United States diplomacy* (University of Notre Dame Press, Notre Dame, 1963) pp. 54-55. El término "las potencias del ABC" fue empleado por vez primera durante conferencia celebrada en Niagara Falls, Nueva York, cuando la Argentina, Brasil y Chile mediaron entre Estados Unidos y México. Harold Peterson, *Argentina and the United States*, pp. 326-338; Joseph A. Tulchin, *La Argentina y los Estados Unidos: historia de una desconfianza* (Planeta, Buenos Aires, 1990) pp. 110-112, Manuel Gálvez, *Vida de Hipólito Yrigoyen*, pp. 270-274.

51 Ricardo Weinman, *La Argentina durante la Primera Guerra Mundial*, pp. 118-119; Harold Peterson, *Argentina and the United States*, pp. 316-319, 353; Thomas F. McGann, *Argentina, the United States and the Interamericana System:1880-1914*

(Harvard University Press, Cambridge, 1957) pp. 111-114; Manuel Gálvez, *Vida de Hipólito Yrigoyen*, pp. 340; Félix Luna, *Yrigoyen*, pp. 292-293; Aurelio González Climent y Anselmo González Climent, *Historia de la Marina Mercante Argentina* (Buenos Aires, 20 vols., 1972-1973) vol. 4, pp. 130-131. Doce buques alemanes quedaron internados en puertos argentinos, Arguindeguy, *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina Argentina* (Comando en Jefe de la Armada, Secretaría General Naval, Departamento de Estudios Históricos, Serie B, Historia Naval Argentina, Buenos Aires, vols. 1-7, 1972) vol. 5, pp. 2294-2298. El *Bahía Blanca* era un vapor de 18.500 toneladas de desplazamiento atracado en Puerto Madryn al comenzar las hostilidades. Fue adquirido por la Armada Argentina en 1917 por la suma de 495.000 libras esterlinas.

52 La Dirección General de Minas Geología y Orografía fue un organismo dependiente del Ministerio de Agricultura establecido en 1904. Enrique Mosconi, *El petróleo argentino* (AGEPE, Buenos Aires, 2 vols., 1958) vol. 1: pp. 32-36; Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 7-8, 11-14, 109-110; James R. Scobie, *Buenos Aires: Plaza a suburb, 1870-1910* (Oxford University Press, Nueva York, 1974) pp. 72n, 74, 80-86. Graduado de la Universidad de Buenos Aires, Huergo diseñó una red de canales para elevar el nivel del río Salado en la provincia de Córdoba. Mientras estaba en comisión en Inglaterra, diseñó 120 puentes ferroviarios y el puerto para la ciudad de San Fernando. Huergo cofundó la Sociedad Científica Argentina en 1872 y el Instituto Geográfico Argen-

tino, en 1879. Enseñó en la recién creada Escuela de Matemáticas de la Universidad de Buenos Aires durante 1874-1881, hasta que fue nombrado decano. Entre sus muchos otros logros, en 1907 Huergo diseñó el Puerto Nuevo de Buenos Aires.

53 Para más detalles de las huelgas mineras de carbón en Gran Bretaña, véase Bob Holton, *British Syndicalism 1900-14: Myths and Realities* (Pluto Press, Londres, 1976); Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 10-21.

54 Pablo F. Arguindeguy y Horacio Rodríguez, *Las fuerzas navales argentinas*, pp. 178-180; Pablo E. Arguindeguy, *Apuntes sobre los buques de la Armada*, vol. 5, pp. 2294-2298, 2309-2321. El *Ministro Ezcurra* fue el primer petrolero de la Armada que podía transportar 2.000 metros cúbicos de petróleo. Enrique Mosconi, *El petróleo argentino*, vol. 1, pp. 26-27; Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 20-21, 57-58; Enrique Mosconi, *Dichos y hechos* (El Ateneo, Buenos Aires, 1938) p. 152.

55 Enrique Mosconi, *El petróleo argentino*, pp. 48-50; Marcos Kaplan, "Política del petróleo durante la primera presidencia de Yrigoyen: 1916-1922", *Desarrollo Económico* (vol. 12, núm. 45, 1972) pp. 9-12; George V. Rauch, *Conflict in the Southern Cone: The Argentine military and the boundary dispute with Chile: 1870-1902* (Praeger, Westport, 1999) pp. 147-148; Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 42-47, 60-67; Paul B. Goodwin, "The politics of rate-making: The

British-Owned Railways and the Unión Cívica Radical, 1921-1928", *JLAS* (vol. 6, núm. 2, 1974) p. 253.

56 Paul B. Goodwin, *Los ferrocarriles británicos*, p. 289; Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, p. 57; Peter H. Smith, "Los radicales argentinos y la defensa de los intereses ganaderos: 1916-1930", *Desarrollo Económico* (vol. 7, núm. 25, 1967) pp. 799-804; Adolfo Dorfman, *Historia de la industria argentina*, pp. 349-350.

57 Jorge A. Mitre, "Presidencia de Victorino de la Plaza: su gestión presidencial", *HAC* (vol. 1, 2.ª sección, 1963) pp. 236-239; Peter G. Snow, *Argentine Radicalism: The history and doctrine of the Radical Civic Union* (Universidad de Iowa Press, Iowa City, 1966) pp. 31-32; David Rock, *Politics in Argentina*, p. 114.

58 Geoffrey Jones y Andrea Lluch, *Ernesto Tornquist: Making a fortune in the Pampas* (Harvard Business School Harvard Business School Publishing, Boston, 2008) pp. 1-2; Carlos Díaz Alejandro, *Essays on the Economic History of the Argentine Republic* (Yale University Press, New Haven, 1970) p. 2.

59 Félix Luna, *Yrigoyen*, p. 98; Smith, "Los radicales argentinos y la defensa de los intereses ganaderos: 1916-1930", pp. 796-797.

60 Ysabel F. Rennie, *The Argentine Republic*, p. 192; Joel Horowitz, *Argentina's Radical Party*, p. 62; Eduardo Alemán y Sebastián Salegh, "Political realignment and democratic

breakdown in Argentina: 1916-1930", *Sage Publications Journal* (vol. 20, núm. 6, 2012) pp. 1-6.

CAPÍTULO 2
Marcelo T. de Alvear en la Casa Rosada

A pesar de sus evidentes fracasos, Yrigoyen aún controlaba la bien aceitada máquina partidaria, y un amplio sector de la clase obrera todavía lo apoyaba. Merced a sus frecuentes intervenciones, el radicalismo ejercía un dominio casi absoluto en las provincias. Por lo tanto, confiaba en una victoria arrolladora de la UCR en las próximas elecciones presidenciales. Sin embargo, el artículo 74 de la Constitución Argentina limitaba al presidente a un mandato de seis años y solo podía ser reelegido después de un intervalo equivalente. Yrigoyen, por lo tanto, requería como sucesor a alguien de bajo perfil sin un gran atractivo carismático o un gran apoyo popular, pues así no representaría una seria amenaza para él. Alguien que, llegado el momento, le entregara la presidencia. Astutamente, el viejo caudillo eligió a Marcelo T. de Alvear. Alvear, quien había sido electo a la Cámara de Diputados en 1912, provenía de una antigua familia patricia. Al ser electo en 1916, Yrigoyen le ofreció el Ministerio de Guerra. Cuando Alvear declinó esta oferta, lo designó embajador en París, cargo que ejerció durante 1917-1922.[1]

Cuando el período de Yrigoyen llegaba a su fin, las tensiones entre las filas radicales se intensificaron, y dentro de la UCR surgió un sector antipersonalista opuesto a Yrigoyen, a la corrupción administrativa, las intervenciones en las provincias, la interferen-

cia en la administración militar, policial y pública, en la política electoral y en el uso de las Fuerzas Armadas como fuente de patrocinio político. Lo acusaban de crear un gabinete compuesto por hombres sin inteligencia, carácter o experiencia cuyo único atributo era su obediencia ciega; además de rendir pleitesía, de gratificar al proletariado e incitar a la guerra de clases. Algunos historiadores han afirmado que Alvear fue seleccionado como concesión a la elite terrateniente, otros han argumentado que señalaba el retorno de "la oligarquía" al poder. Ninguna de las dos interpretaciones aplicaba. Yrigoyen escogió a Alvear como sucesor razonando que, como Marcelo había pasado muchos años en el extranjero, carecía de magnetismo personal y de apoyo popular, por ende no sería un rival, sino alguien que "guardaría la presidencia para él". En consecuencia, cuando Alvear completara su mandato, le entregaría debidamente el gobierno. Para la vicepresidencia, Yrigoyen escogió a Elpidio González, individuo que ciertamente no brillaba por su inteligencia, pero alguien en quien confiar. González fue ministro de Guerra durante 1916-1918, y luego jefe de policía de Buenos Aires. Manuel Gálvez lo describió como "un tipo tranquilo y de buen carácter sin ninguna aptitud conocida, salvo por una devoción perruna hacia el presidente". Además, su elección le daría la oportunidad de intervenir en los nombramientos burocráticos.[2]

Alvear aún se hallaba en París cuando se propuso su candidatura. El viernes 10 de marzo de 1922 se convocó la convención del partido radical bajo la presidencia del doctor Francisco Beiró. El sábado 11 de marzo, como era costumbre, Yrigoyen visitó el

café París, en la avenida de Mayo, donde habló con muchos delegados de la convención de la provincia de Buenos Aires. El domingo 12 se proclamó la fórmula Alvear-González. Yrigoyen calculó que Alvear sería fácil de controlar y planeó no solo ser el poder detrás del trono, sino también ejercer el poder real. La UCR emergió ganadora de las elecciones de 1922 con 47,75% del voto popular, y obtuvo asimismo la mayoría en la Capital Federal, Catamarca, Córdoba, Entre Ríos, Jujuy, La Rioja, San Luis, Santa Fe y Santiago del Estero. El día del traspaso del mando, el 12 de octubre de 1922, Yrigoyen le dijo a Alvear que quería firmar algunos decretos que había dejado sin rubricar. Con ese propósito en mente, formó un gabinete "bajo la mesa" en la casa de su exministro de Finanzas Domingo Salaberry, en la calle Córdoba. Desde esta base, tenía la intención de seguir dirigiendo el país hasta que "Elpidio [González] se hiciera cargo de la presidencia y derrocara a Alvear". Los miembros de este gabinete de sombras otorgaban audiencias como si aún estuvieran en el poder. Sin embargo, Remigio Lupo alertó a Alvear de la conspiración. Alvear actuó rápidamente y logró abortar la conspiración. Partidario de la estricta observancia de la Constitución, el nuevo presidente detestaba el insensible desprecio demostrado por Yrigoyen por las leyes del país y la usurpación de autoridad que legítimamente pertenecía a otras ramas del gobierno.[3]

Las diferencias sociales y regionales jugaron un papel importante en el cisma más reciente dentro de la UCR. El sector antipersonalista representaba una fuerza claramente popular en la provincia de San Juan, donde la UCR era controlada por la elite tradi-

cional. Lo mismo podría decirse de los radicales del sur de Córdoba, quienes albergaban serias dudas sobre la "justicia social" tan *sui generis* que profesaba Yrigoyen. Sin embargo, el gobernador de Tucumán Octaviano Vera, que apoyaba a los antipersonalistas, gozó de un gran apoyo popular.[4]

El gabinete de Alvear estaba compuesto por radicales antipersonalistas, a excepción del nuevo ministro de Obras Públicas, Eufrasio Loza, un yrigoyenista incondicional. El Ministerio del Interior fue confiado a José Nicolás Matienzo, un jurista ilustrado, profesor universitario y exmagistrado. Para el Ministerio de Hacienda fue elegido Rafael Herrera Vegas, para Relaciones Exteriores, Ángel Gallardo; para el Justicia y Educación, Celestino J. Marcó; para Agricultura, Tomás Le Breton, para el de Guerra el coronel Agustín P. Justo y para el de Infantería de Marina, el almirante Manuel Domecq García. Aunque Alvear dio a sus ministros total libertad de acción, solo Gallardo, Justo y Domecq García servirían durante todo el mandato.[5]

Ante la oposición de los yrigoyenistas, el nuevo gobierno deseaba establecer un *modus operandi* con los conservadores. A cambio de su cooperación, los conservadores querían poner fin a las intervenciones federales por decreto ejecutivo tan a menudo empleadas por Yrigoyen desde 1919 y su hábito de sancionar los gastos por decreto u otros medios encubiertos para proporcionar fondos con que subvencionar el patrocinio del que su gobierno tanto dependía. Ya que los antipersonalistas también querían poner fin a estas prácticas, no había dificultades para llegar a un acuerdo, algo que irritaba a los yrigoyenistas, que protestaban a

viva voz por lo que consideraban "el contubernio", un término acuñado y a menudo utilizado por Yrigoyen. Tal medida solo sirvió para demostrar una vez más la falta de voluntad de cooperación y del exclusivismo partidista que caracterizó a los personalistas.[6]

Ambas facciones radicales se enfrentaron en el Senado en diciembre de 1922, durante el proceso de confirmación de los miembros recién elegidos de Jujuy. La ausencia de varios senadores personalistas impidió el quórum. Cuando los radicales disidentes y los conservadores plantearon una moción para obligar a los senadores ausentes a comparecer en las cámaras, fueron bloqueados por el vicepresidente González. El senador Vicente Gallo, a su vez, planteó una moción para censurar a González.[7]

En octubre, los yrigoyenistas cuestionaron la elección del gobernador de Córdoba, el doctor Julio A. Roca. Estas elecciones se celebraron a pesar de la abstención de los personalistas. Con el fin de derrocar a Roca, Yrigoyen instruyó a sus fieles a solicitar una intervención federal. La moción fue sancionada por la Cámara de Diputados y transmitida al Senado en marzo de 1923. En la apertura de las sesiones legislativas de ese año Alvear decidió esperar la decisión del Congreso.[8]

La economía

En el período inmediato de la posguerra, la demanda europea de la clase de productos agrícolas y ganaderos que la Argentina

exportaba disminuyó, lo que repercutió negativamente en los precios de estos productos básicos, como se ve en los cuadros 2.2 y 2.3. Al mismo tiempo, se reanudó la demanda insatisfecha de equipos de capital y repuestos, así como de otros artículos no disponibles durante los años de guerra. La balanza comercial desarrolló un grave déficit por un total de 79.993.202 de pesos de oro acumulado entre 1921 y 1923, como se puede ver en el cuadro 2.5. El arduo proceso que el Congreso exigía para aprobar el presupuesto agitó a la opinión pública. Durante junio y julio de 1923, en una serie de artículos *La Nación* y *La Prensa*, los principales diarios de Buenos Aires, criticaron las políticas económicas del gobierno aconsejando moderación en el futuro. Con el fin de reducir el déficit presupuestario, el gobierno pidió al Congreso que aumentara todos los aranceles en 80%. Sin embargo, el partido radical estaba dividido sobre la cuestión arancelaria. La Comisión de Presupuesto reclamó un aumento de solo el 25%, junto con la reducción de tarifas a productos de primera necesidad. Sin embargo, el gobierno solicitó un incremento en las tarifas aduaneras del 60%. Dado que querían mantener bajos los precios de los alimentos básicos y otros productos en beneficio de las clases medias y trabajadoras, la mayoría de los radicales y socialistas votaron en contra de los nuevos aumentos arancelarios y, en cambio, aprobaron un aumento de todos los derechos específicos en 25%. Incapaz de evitar que el Congreso aprobara un presupuesto por 670 millones de pesos en papel que había solicitado a 1.000 millones, el ministro de Hacienda dimitió el 24 de septiembre, y fue reemplazado por el más severo Víctor M. Molina

el 9 de octubre. Mientras tanto, el gobierno trabajó en varias soluciones innovadoras para corregir la situación económica, la primera de las cuales era un impuesto sobre la renta. El 20 de junio de 1924, en un discurso ante el Congreso, Alvear subrayó la necesidad de modificar el anticuado sistema tributario de la nación heredado del gobierno del Virreinato, basado exclusivamente en los impuestos aduaneros. Era necesario unificar y simplificar los impuestos internos para evitar superponer los impuestos provinciales. Además, subrayó la importancia de reabrir el Fondo de Conversión, volviendo así al patrón oro.[9]

A comienzos de 1925 el mercado, y especialmente los bancos, sufrían una escasez de efectivo fácilmente disponible. Los funcionarios del Banco Nación querían resolver esta crisis empleando activos del Fondo de Conversión y hacienda mediante nuevas emisiones, pero Medina simplemente se negó a inundar el país con monedas espurias. En cambio, de acuerdo con los decretos promulgados durante febrero y marzo, propuso emitir una emisión respaldada por el oro depositado en ciertas legaciones y en el Banco Nación, un total de 30.959.800 pesos oro. Una vez logrado esto, se autorizó una emisión de pesos m$n 70.135.911.[10]

Un decreto de 12 de mayo de 1925 autorizó la reapertura del Fondo de Conversión; gracias a una política fiscal sólida, el gobierno podía presumir de un superávit de 50.400.000 de pesos m$n durante 1923 y 1927. El Fondo de Conversión aumentó a 477.582.406 de pesos oro en 1927, mientras que los depósitos de oro en el Banco Nación ahora se situaron en 30.000.000 de pesos oro.[11]

YPF bajo Alvear

Durante el primer mandato de Yrigoyen, debido a su interferencia y la de los miembros de su gabinete YPF fue una agencia estatal desorganizada plagada de corrupción.

Consideradas su brillante carrera diplomática y experiencia, Alvear inspiró confianza en la comunidad diplomática. Los círculos empresariales extranjeros en Buenos Aires consideraron el desarrollo de la industria petrolera nacional una cuestión de la más alta prioridad. Como resultado, varias firmas estadounidenses establecieron filiales argentinas. Sin embargo, si las compañías petroleras extranjeras esperaban un cambio en la política del nuevo presidente que significara nuevas concesiones, pronto se decepcionarían. Para revitalizar YPF Alvear eligió al coronel Enrique Mosconi, un ingeniero militar especializado. Temprano defensor de la industrialización, Mosconi actuó brillantemente como director del Arsenal del Ejército y más tarde, en 1921, como director del Servicio Aeronáutico del Ejército. Agustín P. Justo, ministro de Guerra, quien era asimismo ingeniero civil y militar, lo recomendó a Alvear. Bajo Mosconi YPF se convirtió en una agencia autónoma del gobierno y en un símbolo de la independencia económica argentina.[12]

En febrero de 1923, después de una evaluación concienzuda de YPF, Mosconi envió un informe detallado en el que identificó claramente las muchas deficiencias incurridas, así como un plan organizativo. Después de leer el informe de Mosconi, Alvear respondió emitiendo un decreto de fecha 23 de abril de 1923

que le dio autonomía administrativa a la empresa, aunque todavía bajo el Ministerio de Agricultura. Alvear nombró una comisión administrativa de seis hombres presidida por un director general y Enrique Mosconi fue seleccionado para el puesto.[13]

Poco después de hacerse cargo de YPF, Mosconi presentó un plan en virtud del cual se sometería a una importante reorganización, y a un incremento del suministro de agua para Comodoro Rivadavia y de buques-tanque, mediante la incorporación de dos nuevos buques. Se construyeron nuevas instalaciones de almacenamiento de petróleo cerca de los yacimientos petrolíferos y en las principales ciudades, comenzando con la construcción de tres tanques de almacenamiento de petróleo de 10.000 toneladas cada uno en Dock Sud, en el puerto de Buenos Aires, y otros en Rosario y Concepción del Uruguay. También pidió la adición de una planta de *topping* (la refinería más simple diseñada para preparar materias primas para la fabricación petroquímica o para la producción de combustible industrial) a la pequeña refinería existente en Comodoro Rivadavia, y la mejora de las capacidades de carga y descarga mediante una segunda vía de ferrocarriles de trocha angosta al muelle existente. La planta de energía existente se modernizó y amplió para proporcionar la electricidad necesaria para las nuevas máquinas de bombeo introducidas. Más importante aún, el plan requería una refinería.

Cuadro 2.1. Deuda nacional argentina, 1916-1928 (millones, pesos papel)

Año	Deuda consolidada	Deuda flotante Deuda	total
1916	1.242	428	1.670
1918	1.314	571	1.885
1920	1,257	484	1.742
1922	1.294	789	2.083
1924	1.523	750	2.273
1925	1.743	504	2.248
1926	1.845	517	2.363
1927	2.155	453	2.669
1928	2.225	465	2.690

Fuente: Elena Salerno y Andrés Regalsky, "Mercados de capitales, desarrollo ferroviario y endeudamiento público en los Ferrocarriles del Estado, 1916-1928", *in* Jorge Schvarzer, Andrés Regalsky y Teresita Gómez (eds.), *Estudios sobre la historia de los ferrocarriles argentinos* (Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2003) p. 168.

Cuadro 2.2. Gastos gubernamentales, 1916-1924 (millones de pesos papel)

Año	Entradas	Gastos	Balance
1913	370	403	-32
1916	255	384	-129
1917	254	389	-135
1918	354	421	-86
1919	410	427	-17
1920	559	487	-72
1921	466	560	-94

1922	463	614	-151
1923	542	632	-89
1924	594	671	-77

Fuentes: Elena Salerno y Andrés Regalsky, "Mercados de capitales, desarrollo ferroviario y endeudamiento público en los Ferrocarriles del Estado, 1916-1928", p. 161.

Cuadro 2.3. Promedio de precios para cereales, 1918-1923 (pesos papel)

Año	Trigo	Lino	Maíz
1918	12,90	23,59	5,86
1919	14,53	25,56	7,25
1921	20,95	24,71	9,08
1922	16,21	17,20	8,56
1923	12,42	19,69	8,04
1924	11,70	21,25	8,81

Fuente: Horacio J. Cuccorese, *Historia económica financiera argentina, 1862-1930* (El Ateneo, Buenos Aires, 1966) p. 107.

Cuadro 2.4. Precio promedio para productos ganaderos , 1918-1923

(en pesos papel)

Año	Vaquillonas	Vacas	Terneros	Lana
1918	150.43	117.13	55.39	24.35

1919	181.25	142.26	79.56	17.45
1920	171.82	146.17	86.03	13.48
1921	130.78	97.39	50.92	5.98
1922	84.68	53.28	32.66	7.99
1923	85.86	51,26	31.71	12.68

Fuente: Horacio J. Cuccorese, *Historia económica financiera argentina, 1862-1930*, p. 10.

Cuadro 2.5. Intercambio comercial argentino, 1920-1927 (pesos papel)

Año	Exportaciones	Importaciones	Balanza de pagos
1920	1.044.083.370	934.967.669	+109.117.671
1921	671.129.920	749.533.697	-78.409.277
1922	676.068.289	689.645.471	-13.633.182
1923	771.361.262	868.430.096	-97.068.834
1924	1.011394.582	828.709.993	+182.684.589
1925	867.929.882	876.847.666	-8.917.784
1926	792.178.322	822.496.497	-30.317.975
1927	1.099.325.088	836.610.598	+157.713.490

Fuente: Horacio J. Cuccorese, *Historia económica financiera argentina: 1862-1930*, p. 111.

Cuadro 2.6. Estado de los pozos petrolíferos en Comodoro Rivadavia, 1923-1929

Año	Pozos de petróleo de gas	Pozos	Varios*	Abandonados	Total

1923	130	9	68	47	254
1924	175	6	88	53	322
1925	257	11	122	68	458
1926	353	20	136	77	586
1927	470	14	148	82	714
1928	604	12	152	92	860
1929	808	17	111	100	1.036

* Incluyen pozos en proceso de perforación, armados, etcétera.

Fuente: Enrique Mosconi, *El Petróleo Argentino* (AGEPE, Buenos Aires, 1958) p. 169.

Bajo una conducción sólida, eficiente y honesta, la producción de crudo en Comodoro Rivadavia aumentó constantemente, como se ve en el cuadro 2.6.[14]

Para reemplazar instalaciones insalubres, Mosconi se aseguró de que los trabajadores de los yacimientos petrolíferos tuvieran una vivienda adecuada. Se erigieron edificios permanentes de mampostería cerca de los campos petrolíferos. Las viviendas de los técnicos y trabajadores responsables de la exploración y perforación de pozos requeridos eran portátiles. Por consiguiente, fueron adquiridas confortables casas prefabricadas de madera producidas por empresas privadas en Buenos Aires. El pan, un artículo de suma importancia, era bastante caro en Comodoro Rivadavia; para resolver el asunto, Mosconi ordenó la construcción de una panadería para abastecer al personal de YPF. Además, planeó y supervisó la construcción de una tienda de suministros,

equivalente a sus similares en el Ejército de Estados Unidos, una capilla, un comedor que proporcionaba comidas nutritivas a precios accesibles y un dispensario. Estas comodidades y el suministro regular del agua y la electricidad requeridos hicieron la vida en Comodoro Rivadavia mucho más llevadera.[15]

La flota de buques petroleros de YPF fue complementada por un petrolero costero de 4.310 toneladas, el *Ministro Lobos*, que se sumó a la flota existente en junio de 1923, y dos buques cisterna oceánicos, el *Florentino Ameghino* de 10.278 toneladas entregado en 1925 y el *Ministro Frers* de 11.348 toneladas que arribó en 1927. Además, se incorporaron tres remolcadores de 500 toneladas, cinco barcazas con un desplazamiento de 250 a 550 toneladas y un barco piloto.[16]

La refinería de petróleo de La Plata

Cuando Mosconi fue designado director del Servicio Aéreo del Ejército en agosto organizó la primera unidad de combate, el Grupo Aéreo 1, promovió la expansión de los talleres en El Palomar y alentó vuelos de formación por todo el país no solo para entrenar a los pilotos, sino para establecer la creación de rutas aéreas pioneras que en un futuro próximo serían atendidas por aerolíneas civiles. En agosto de 1922, cuando uno de estos vuelos de distancia estaba ya programado, se enteró de que la West India Company (WICO), la empresa que suministraba combustible al Servicio Aéreo, se negaba a vender a menos que el Ejército pa-

gara por adelantado. Indignado, Mosconi irrumpió en las oficinas de WICO y se enfrentó a un joven estadounidense corpulento fumando un cigarro "de dimensiones extraordinarias", quien le advirtió que tal procedimiento era la política de la compañía. Ofendido, Mosconi dejó esa oficina, resuelto a luchar por todos los medios legales contra los monopolios. Esta resolución se materializaría en la refinería de petróleo de La Plata que liberaría al Servicio Aéreo y a la nación de tales limitaciones.[17]

En un informe al ministro de Agricultura del 23 de febrero de 1923, Mosconi había propuesto aumentar la perforación para incrementar la producción (cuadro 2.6); también subrayó la necesidad de establecer una planta de *topping* que emprendiera la producción de gasolina y querosén. Este fue el germen de una idea que se materializaría en lo que eventualmente sería la refinería de petróleo de propiedad estatal en La Plata. Como consecuencia, el 22 de mayo se hizo una licitación para una planta capaz de refinar 2.000 toneladas de petróleo crudo al día y producir gasolina, querosén, gasoil y fueloil. Diez empresas se presentaron; seis europeas y cuatro americanas. El 17 de agosto, cuando las ofertas fueron evaluadas, Bethlehem Steel Corporation de Pensilvania fue declarada ganadora. Una vez aprobado el contrato, el gobierno autorizó a YPF a financiar la refinería a través del crédito y otorgó a YPF un préstamo de 14,2 millones de pesos papel en Notas del Tesoro, que Bethlehem Steel solo aceptó después de que Carlos Madariaga, miembro de la Comisión Administrativa, las garantizó con su fortuna personal. La suma fue posteriormente

elevada por el gobierno a 24,9 millones de pesos. La refinería se ubicaría en Ensenada, una ciudad portuaria cerca de La Plata.[18]

Bethlehem Steel comenzó a trabajar en la refinería el 14 de enero de 1925 y la planta, aún incompleta, dio comienzo a sus operaciones el 23 de diciembre de ese año. Una vez terminada la construcción, según lo estipulado por contrato, personal de Bethlehem Steel operó la refinería hasta que el personal de YPF fue totalmente capacitado. Para formar a futuros técnicos, se ofrecieron cursos complementarios en la Escuela Industrial de la Nación. Cuando comenzó la producción en La Plata, en términos de capacidad total figuraba entre las diez mayores refinerías del mundo.[19]

Con el fin de satisfacer la creciente demanda de gasolina, Mosconi decidió aumentar la producción de esta. Por lo tanto, el 24 de mayo de 1927, la Comisión de Compras de YPF en Nueva York presentó licitaciones para una planta de *topping* capaz de refinar 1.800 metros cúbicos de crudo y producir gasolina, gasoil y utilizar el residuo para producir otros derivados del petróleo. Cuatro fabricantes presentaron ofertas y, con mucho, la más conveniente en términos de precio y fecha de finalización fue la ofrecida por la M. W. Kellogg Company, de Houston, Texas. Sin embargo, cuando comenzaron las negociaciones con Kellogg, Bethlehem Steel presentó una propuesta de equipo idéntico a un precio más conveniente y un tiempo de finalización más corto, y se le adjudicó el contrato. Para complementar esta refinería, en abril de 1929 se inauguró una fábrica de envases metálicos equipada con las máquinas más modernas disponibles con

capacidad de mil latas de cinco galones por hora, así como un aserradero que producía cajas de embalaje para estos envases.[20]

En 1923 YPF comenzó a desarrollar un sistema nacional de distribución, comenzando con una pequeña gasolinera en la calle Brasil. A mediados de la década de 1920 producía gasolina de aviación, gasolina y querosén. En 1927 la refinería de Comodoro Rivadavia producía querosén, Agricol –un combustible especialmente creado para tractores agrícolas–, combustible diésel y lubricantes para motores. Finalmente, en 1929 se establecieron pequeñas refinerías en los campos petrolíferos Plaza Huincul (Neuquén) y en Salta.[21]

Mosconi y la lucha contra la Standard Oil

Cuando Mosconi se hizo cargo de YPF en 1922 la empresa poseía una flota de cuatro petroleros que desplazaban 21.560 toneladas, prácticamente no tenía infraestructura y valía 61,9 millones de pesos papel. En 1930 había siete buques que desplazaban 67.970 toneladas y nueve auxiliares con un desplazamiento combinado de 2.216 toneladas, varias refinerías y pueblos enteros fueron construidos en Comodoro Rivadavia y Caleta Olivia en Santa Cruz, Plaza Huincul en Neuquén y Campamento Vespucio en Salta, y tenía un capital agregado de 228,4 millones de pesos m$n (101,2 millones de dólares en ese momento), como se muestra en el cuadro 2.8. La WICO era una subsidiaria de Standard Oil establecida en 1902 para distribuir productos petrolíferos a

través de América Latina. En ese momento, carente de una industria petrolera propia, la Argentina importaba el 95% de todos sus requerimientos de petróleo, y WICO era el principal proveedor. En 1911 WICO adquirió el control de la Compañía de Aceites de Campana, a la que renombró Compañía Nacional de Petróleo. Sin embargo, como la legislación argentina prohibía a las empresas extranjeras el uso del término "nacional", llegó a ser conocida como la Compañía Nativa de Petróleo y construyó una pequeña refinería en Campana.[22]

Para 1916, WICO tenía un monopolio virtual, ya que proporcionaba el 95% de la gasolina y el 80% del querosén importado por la Argentina. La compañía fue objeto de escrutinio parlamentario en enero de 1917, cuando una coalición de conservadores y radicales criticó el impuesto existente sobre el querosén como una carga para las familias de clase trabajadora, y atacó a la empresa que trabajaba solo materiales importados. Para evitar el derecho de aduana sobre el querosén, WICO lo importó, así como también lubricantes y otros subproductos etiquetándolos como "petróleo crudo", es decir, sin refinar.[23]

La Standard Oil Company, la empresa matriz de WICO, se había ganado una bien merecida y desagradable reputación en Colombia, México, Estados Unidos y Venezuela. En agosto de 1923 Francisco M. Uriburu, abogado de Standard Oil, un influyente político conservador y miembro de una de las familias más distinguidas de la elite provincial, y los señores Armstrong, Eskesen y Leith, que representaban a la Standard Oil, se reunieron con Adolfo Güemes, el gobernador de Salta. Querían obtener un

contrato de la Legislatura provincial que concediera a esa empresa el derecho a buscar, explorar y desarrollar petróleo y petróleo por productos en 90.000 hectáreas de terreno gubernamental en toda la provincia. El proyecto se presentó el 12 de septiembre. El gobernador pidió veinticuatro horas para estudiar la propuesta. Después de consultar con el gobierno federal, Güemes negó la solicitud de la Standard Oil. La firma retiró su propuesta y se presentó directamente a la Legislatura.[24]

Con el fin de preservar los yacimientos petrolíferos de la nación, el 24 de enero de 1924 Alvear ejerció su prerrogativa ejecutiva mediante la promulgación de dos decretos que establecieron una enorme reserva estatal de petróleo de 33,5 millones de hectáreas para impedir que los especuladores lograran acceso a extensiones adicionales. En respuesta, la Dirección de Minas eliminó todas las peticiones adquiridas con fines especulativos. El gobernador de Salta, el mencionado Adolfo Güemes, era nieto de Martín Güemes, un venerado héroe de la guerra por la independencia y un radical que había lanzado un vasto programa de obras públicas financiado por el gobierno federal, incluyendo el ferrocarril de Huaytiquina que conectaba Salta con Chile. Desafortunadamente, las divisiones existentes dentro del partido radical permitieron a la Unión Provincial regresar al poder en 1925. Joaquín Corbalán, el nuevo gobernador, se opuso enérgicamente a lo que la elite local consideraba la injerencia del gobierno federal. Entretanto, Mosconi acusó a la Sandard Oil de monopolizar la zona petrolera de Salta en combinación con Leach Brothers, una firma británica que había adquirido unas

20.000 hectáreas de tierras petroleras potencialmente ricas en el distrito El Quemado de Salta.[25]

Mientras que Alvear estaba decidido a oponerse a la expansión de la Standard Oil en las provincias del noroeste, los gobernadores Joaquín Corbalán de Salta y Benjamin Villafañe Chaves de Jujuy estaban igualmente decididos a resistir las políticas de Alvear con todos los medios a su disposición. Ambos eran abogados experimentados con un amplio conocimiento del código minero y gozaban del apoyo de las familias patricias locales. Ambos también estaban ganando apoyo popular porque se creía ampliamente que las regalías pagadas por la Standard beneficiarían a sus provincias económicamente deprimidas. En nombre del gobierno, Mosconi contrarrestó ofreciendo a estas provincias regalías del 13% en lugar del 10% prometido por Standard Oil. Pero Corbalán y Villafañe persistieron obstinadamente en sus fines.[26]

La razón era bastante evidente. La Standard Oil había obtenido acceso en otros países a través de subterfugios y sobornos. Comprensiblemente molesto, Mosconi indicó las verdaderas intenciones detrás de bambalinas:

> La Standard Oil obtuvo el apoyo de políticos, empresarios y funcionarios, como el señor Robustiano Patrón Costas, presidente del Senado provincial, el doctor Francisco Uriburu, senador provincial, y otros de esta tendencia política [que] son fervientes admiradores de la empresa extranjera a pesar de sus antecedentes nocivos, por el comportamiento indescriptible de la Standard Oil, servida por empleados, funcionarios corruptos y por políticos ignorantes, o por ambiciones bastardas vinculadas financieramente a esa empresa.[27]

Cuadro 2.7. Producción de petróleo en Comodoro Rivadavia, 1922-1930 (metros cúbicos)

Año	YPF	Firmas privadas	Total
1922	343.910	106.610	450.520
1923	400.048	122.771	522.819
1924	544.367	182.211	726.578
1925	809.272	323.872	933.144
1926	720.243	492.245	1.212.488
1927	792.374	494.599	1.286.973
1928	811.931	491.156	1.303.087
1929	807.213	490.295	1.297.508
1930	721.592	448.128	1.169.719

Fuente: Enrique Mosconi, El petróleo argentino, pp. 95-96.

La Standard Oil en Bolivia

En 1921 la Standard Oil adquirió la concesión Richmond Levering y Braden Associates en los departamentos bolivianos de Chuquisaca, Santa Cruz y Tarija, aparentemente sin el conocimiento o el consentimiento del gobierno boliviano. El 22 de julio de 1922 se celebró un contrato entre el gobierno boliviano y la Standard Oil, en virtud del cual la empresa obtuvo concesiones para una superficie de 11 millones de hectáreas y el pago de regalías del 11%. La Standard Oil redujo rápidamente sus activi-

dades y concentró sus operaciones en cuatro yacimientos petrolíferos: Bermejo, Camiri, Camindi y Sarandita. En 1924 logró hallar petróleo en Bermejo. La zona se extiende hacia el sur hasta el río Bermejo, que constituye la frontera con la Argentina. En 1928 ocho pozos estaban en funcionamiento y en 1931 se completaron dos pequeñas refinerías en Camiri y Sarandita. La producción de petróleo promedió 6.000 toneladas anuales durante 1930-1932. Dado que Bolivia era un país sin litoral, en 1925 Standard Oil solicitó permiso al gobierno argentino para construir un oleoducto desde Bolivia hasta la frontera con la Argentina. Para permitir que el petróleo boliviano llegara al Atlántico, se construiría un sistema de canales a lo largo del río Bermejo desde donde sería transportado a un puerto en el Paraná. El gobernador de Salta opinó que el gobierno argentino no debía negar tal solicitud.[28]

Sin embargo, no especificó quién emprendería la construcción del sistema de canales ni quién financiaría dicho proyecto. En 1927, el gobierno argentino rechazó la solicitud de la Standard Oil y elevó los aranceles aduaneros en el petróleo boliviano tan alto que las exportaciones se hicieron prohibitivas. Cuando sus esfuerzos para comercializar el petróleo boliviano fueron bloqueados, la Standard Oil tapó los pozos próximos al Bermejo y ajustó la producción para satisfacer las necesidades bolivianas. La política petrolera de Alvear fue notablemente exitosa y agresiva. Cuando asumió la responsabilidad de YPF, que estaba en ruinas bajo Yrigoyen, ella se convirtió en una empresa altamente rentable, económicamente viable y en rápida expansión.[29]

Cuadro 2.8. YPF: capital acumulado (millones pesos papel)

Año	Capital
1922	61,9
1923	71,4
1924	83,0
1925	95,3
1926	110,2
1927	137,2
1928	166,2
1929	197,5
1930	228,4

Fuente: Enrique Mosconi, *El petróleo argentino*, p. 184.

Alvear y su gabinete

Yrigoyen escogió a hombres mediocres que podía dominar para formar su gabinete y sus dependencias y limitó aún más sus funciones por su interferencia constante. Sus ministros fueron elegidos no por sus talentos sino por su sumisión, y como observó un observador contemporáneo: "Algunos de ellos parecen haber sido ladronzuelos oportunistas, que hacían de las suyas mientras el sol brillaba". Su gobierno tenía una desagradable reputación porque estaba plagado de corrupción de arriba a abajo,

como afirma un astuto testigo ocular: "Con la única excepción, irónicamente, del propio Yrigoyen".[30]

Yrigoyen se sentía incómodo en compañía de hombres vestidos de frac y sombreros de copa, hombres con uniformes y con títulos universitarios. A menudo optó por ignorar el consejo de los expertos. En su examen de la estructura económica y política argentina, Felix Weil registra un episodio característico. Yrigoyen llamó a los miembros de la Asociación de Exportadores de Granos antes de que él les ordenara (sic) que pagaran más por el trigo. Cuando un portavoz le respondió que la oferta y la demanda en el mercado mundial hacían imposible un aumento, Yrigoyen replicó:

> No le creo. La ley de la oferta y la demanda es un viejo cuento de hadas. Sé con seguridad que pueden pagar más al agricultor si realmente ustedes quieren, y si no ya lo verán.[31]

En contraste directo con Yrigoyen, Alvear seleccionó hombres de talento, de probada capacidad como sus ministros y jefes de departamento, en quienes podía confiar para poner fin a la corrupción, el favoritismo político y la confusión administrativa que personificaba el gobierno de Yrigoyen. José Nicolás Matienzo, un distinguido jurista, fue nombrado ministro del Interior. Tomás Le Breton fue elegido para dirigir el Ministerio de Agricultura. Era un exembajador muy respetado en Estados Unidos y fue elegido senador por la capital en 1922. Aunque la Argentina era la nación más industrializada de América Latina, el sector

textil y de la confección iban a la zaga de sus similares en Brasil y México. Durante la Primera Guerra Mundial, la escasez de materias primas obligó a algunos fabricantes textiles a reducir la producción. Le Breton alentó la colonización en la región del Chaco, supervisó la distribución de semillas gratuitas, promovió el asentamiento de inmigrantes y contrató a expertos estadounidenses en siembra de algodón para mejorar el producto. El área sembrada de algodón se expandió rápidamente de 15.615 hectáreas durante la temporada 1921-1922 a 22.604 en 1922-1923, 62.658 en 1923-1924, 104.515 en 1924-1925 y 110.058 en 1925-1926. La producción de algodón aumentó, en consecuencia, de 12.490 toneladas durante 1921-1922 a 24.290 en 1927-1928.[32]

En el Ministerio de Obras Públicas, Eufrasio Loza, el único radical personalista del gabinete, dimitió. Para reemplazarlo, en febrero de 1925 Alvear nombró a Roberto M. Ortiz, hijo de inmigrantes vascos españoles y exdiputado, que había trabajado como abogado corporativo para los ferrocarriles de propiedad británica. En agosto de 1924 Alvear lo nombró administrador general de Réditos. Ortiz conocía bien las triquiñuelas empleadas por las compañías ferroviarias de capital británico, un conocimiento que más tarde utilizaría para obligarlos a reducir sus tasas de flete y así beneficiar a los pequeños productores agrarios. Se gastaron casi 340 millones de pesos m$n en mejoras en los puertos de Buenos Aires, Mar del Plata, Quequén, Puerto Deseado, Comodoro Rivadavia y Bahía Blanca, y muelles en muchos puertos a lo largo de los ríos Paraná y Uruguay. Otros 200

millones se invirtieron en las obras de agua de la capital y las obras de riego en Río Negro. Nuevas presas fueron construidas en Las Maderas, Los Sauces, San Carlos, Potrero de Funes y Río Tercero. Además, se construyeron ramales ferroviarios que conectaban Córdoba a La Puerta, Formosa a Embarcación, Barranqueras a Metán, San Juan a Jáchal, entre otros, así como el edificio de la Oficina Central de Correos en el centro de Buenos Aires y numerosos hospitales y escuelas. Cuando Alvear asumió el cargo en 1922, indicó su voluntad de cooperar con los sindicatos ferroviarios, pero mientras Loza ocupaba el Ministerio de Obras Públicas, a pesar de varios decretos del gobierno, las compañías ferroviarias se negaron a conceder a sus trabajadores vacaciones anuales pagas y licencias por enfermedad. El gobierno intervino y las empresas finalmente acordaron pagar las licencias por enfermedad, pero no las vacaciones.[33]

Loza renunció a mediados de 1925 supuestamente por razones de salud, pero en realidad por escándalos relacionados con las condiciones de los Ferrocarriles del Estado, cuya deuda superaba los 141 millones de dólares. Su reemplazo, Roberto M. Ortiz, tuvo que abordar otro tema: las demandas de los trabajadores por salarios más altos. Las empresas se negaron a negociar un aumento con la Unión Ferroviaria (UF) indicando que negociarían directamente con los trabajadores. Gracias a la intervención de Ortiz durante 1925-1926, los ferrocarriles reconocieron a la UF y celebraron acuerdos que establecían condiciones y salarios que perduraron hasta la llegada de Perón en la década de 1940.[34]

Cuando los ferrocarriles de propiedad británica elevaron sus gastos de flete, los productores agrícolas se quejaron ante los ministerios de Obras Públicas y Agricultura. En respuesta, el gobierno intervino y pidió a las empresas que redujeran sus tarifas de flete, pero se encontraron con negativas en todos los ámbitos. Ortiz convocó a los gerentes generales de los ferrocarriles a su oficina y los hizo conscientes de la difícil situación de los productores causada por la caída del precio del trigo, la avena y el centeno en el mercado mundial. Los funcionarios de la compañía respondieron que no podían reducir los fletes, por lo que Ortiz les pidió que consideraran posibles maneras de ayudar a los productores. Los ferrocarriles ofrecían almacenar de forma gratuita estos cultivos en sus depósitos hasta el 31 de diciembre. Ortiz les agradeció la oferta, pero renovó su petición de tasas más bajas para el trigo transportado a distancias superiores a 150 kilómetros. Los funcionarios de la compañía prometieron considerar el asunto y la entrevista terminó. Las empresas dejaron el asunto en manos de sus abogados, pero no lograron convencer al gobierno argentino. A regañadientes, los ferrocarriles tenían que reducir sus tasas en 5% en distancias entre 150 y 200 kilómetros y 10% para mayores distancias. Además, se suprimió el aumento del 5% para el transporte de cereales permitido por la ley 10.650 para cubrir el costo de las jubilaciones y las pensiones ferroviarias. Las nuevas tasas estarían en vigor en 1926. Los abogados de las compañías ferroviarias lograron arrastrar el asunto a los tribunales hasta 1929, cuando Yrigoyen, quien había sido reelegido a la

presidencia por segunda vez, rescindió la reversión de las tasas de flete impuestas por Ortiz.[35]

Alvear y las Fuerzas Armadas

Los militares estaban extremamente molestos por la interferencia disruptiva de Yrigoyen en los asuntos del Ejército; el presidente, ignorando los procedimientos establecidos, concedió ascensos a capricho. Además, a la urgente solicitud de nuevo equipo militar presentada por el coronel Eduardo Señorans, jefe del Estado Mayor del Ejército, Yrigoyen respondería invariablemente: "¡No se preocupe coronel, tengo excelentes relaciones con mis colegas de los países vecinos y mientras viva, no habrá peligro de conflicto con ellos!".[36]

En un principio consideró al general de división José Félix Uriburu para el puesto de ministro de Guerra. Se trataba del oficial más prestigioso del Ejército Argentino: era muy bien considerado por las diversas misiones militares alemanas. Notorio germanófilo, Uriburu fue un defensor de la neutralidad durante la Primera Guerra Mundial. En 1922, mientras todavía estaba en París, el presidente electo Alvear se reunió con Marshall Joseph Joffre, comandante en jefe del ejército francés hasta 1916. Durante la conversación Joffre le hizo saber que la elección de Uriburu para el cargo de ministro de Guerra tendría posibles repercusiones en los países aliados.[37]

La Logia General San Martín, una sociedad militar secreta establecida en enero de 1921, no tenía una agenda política. El objetivo principal de sus miembros fundadores era precisamente el contrario: eliminar la política partidista que sus fundadores consideraban una amenaza para la disciplina del Ejército. La Logia determinó que el general Luis Dellepiane no debía ser elegido para el puesto de ministro de Guerra porque estaba demasiado cerca de Yrigoyen, al tiempo que defendía la candidatura de un oficial que no era uno de sus miembros, el coronel Agustín P. Justo, director del Colegio Militar de la Nación desde 1915.[38]

Alvear escogió al coronel Justo para ocupar el Ministerio de Guerra. El 2 de marzo de 1923 se estableció la Inspección General del Ejército y el teniente general José Félix Uriburu fue designado a su cargo. Nacido en julio de 1868 en una de las familias tradicionales de la elite de Salta, ingresó en el Colegio Militar de la Nación en marzo de 1885 y se graduó tres años más tarde con un excelente promedio. Fue destinado al Primer Batallón de Infantería y participó en la revuelta de 1890 dirigida por Leandro N. Alem. Como resultado, Uriburu fue dado de baja del Ejército, pero más tarde fue reinstalado a través de la influencia de su familia. En 1896 fue asignado a la Comisión de Demarcación que determinó los límites entre la Argentina y Chile. A finales de 1897 fue asignado al Arsenal de Guerra y a la rama de artillería, luego transferido al Estado Mayor. En 1900 se matriculó en la recién creada Escuela Superior de Guerra (ESG) y se graduó en enero de 1902. En marzo de ese año fue promovido mayor con un promedio sobresaliente. Se ofreció como voluntario

para cursos de formación avanzada en Alemania. A su llegada fue enviado al regimiento de artillería alemán. Cuando regresó a la Argentina en 1905, fue ascendido a teniente coronel y luego como comandante del Octavo Regimiento de Caballería. En julio de 1907 fue designado director de la ESG y regresó a Alemania en noviembre del año siguiente. Ascendido a coronel en septiembre de 1909, se desempeñó como director de la ESG hasta septiembre de 1913, cuando fue ascendido a brigadier y luego reasignado al Estado Mayor. En enero de 1923 fue nombrado inspector general del Ejército. Dirigió las maniobras a gran escala celebradas en Córdoba durante 1925 y participó, en estrecha colaboración con el ministro de Guerra, en la redacción de la Ley de Armamento 11.266 promulgada en 1926. Luego fue nombrado vocal del Consejo Superior de Guerra y en mayo de 1929 se retiró del ejército luego de 43 años de servicio.[39]

Bajo la conducción de Justo y Uriburu, el Ejército inició un programa de reorganización con un gasto de 100 millones de pesos oro (96,5 millones de dólares). Se crearon tres brigadas de caballería independientes, y las cinco divisiones existentes se reorganizaron para reflejar las experiencias de la Gran Guerra en Europa. Se establecieron dos destacamentos de montaña en Mendoza y Salta, así como tres destacamentos de zapadores-ingenieros, tres destacamentos de zapadores, dieciocho secciones de comunicaciones y otras unidades auxiliares. El plan también contemplaba la modernización del material del Ejército y, lo que es más importante, sentar las bases de una industria armamentística, un ambicioso plan que preveía la construcción de plantas para

producir pistolas, rifles, ametralladoras, equipos de comunicaciones, municiones de armas de infantería, proyectiles de artillería y aeronaves. El Ejército alcanzó un alto nivel de eficiencia demostrado en las maniobras anuales llevadas a cabo durante 1926-1928. En diciembre de 1927, estaba formado por 25.379 personas entre oficiales, suboficiales y tropas.[40]

Bajo el liderazgo del almirante Manuel Domecq García, la Marina también recibió una atención especial. En virtud de la ley 11.222 promulgada el 20 de noviembre de 1924 se autorizaron 9,5 millones de pesos *oro para la modernización de los acorazados* ARA *Rivadavia* y ARA *Moreno* entregados en 1915 y los cuatro destructores construidos bajo el programa de 1911. Durante 1925-1926 los acorazados fueron modificados con cambio del carbón por petróleo en astilleros americanos donde fueron instalados nuevos directores de control de tiro y, asimismo, la artillería fue modificada. Los cuatro destructores de 1911 sufrieron modificaciones similares en astilleros argentinos. A fines de 1926 el Congreso sancionó la ley 11.378 que asignó la suma de 75 millones de pesos oro para la construcción de tres cruceros ligeros, cinco destructores, seis submarinos, buques auxiliares, nuevas bases navales y aeronaves para el Servicio Aeronáutico Naval. Las Fuerzas Armadas argentinas eran más grandes, mejor entrenadas y alojadas que en cualquier otro momento en su historia. El agregado militar de Estados Unidos señaló que la nación en su conjunto estaba orgullosa de su Ejército y Marina, y quería que se mantuvieran en un alto nivel de eficiencia, lo suficientemente poderosos y grandes como para evitar cualquier acto de agresión

de otras potencias y también para mantener su posición como la principal nación sudamericana.[41]

El cisma de 1924

Yrigoyen estaba confiado absolutamente en que podría continuar gobernando el país luego de la toma de posesión de Alvear. Pero una vez que se dio cuenta de que Alvear no iba a ser su títere, detrás de la escena el viejo caudillo que todavía estaba apoyado por la mayoría de los radicales hizo todo lo posible para obstaculizar la tarea de alguien que consideraba "su sucesor desagradecido". Desde el comienzo del gobierno de Alvear, la división del partido radical entre una mayoría que seguía ciegamente los dictados de la imperiosa voluntad de Yrigoyen, conocida como "personalista", y la minoría que se opuso a él, o "antipersonalista", se intensificó gradualmente. Los antipersonalistas se opusieron no solo al abuso inconstitucional de Yrigoyen de su Poder Ejecutivo, sino al sistema desenfrenado de patrocinio que había implantado.[42]

La sesión legislativa de 1924 comenzó mal, un portento de cosas por venir. En la primera sesión, celebrada el 25 de junio, cuando el presidente presenta tradicionalmente lo que en Estados Unidos se conoce como "el estado de la nación", Elpidio González, el vicepresidente de la República, llamativamente estaba ausente y Leopoldo Melo, el presidente provisional del Senado, tomaba su lugar. Melo anunció que el vicepresidente se

ausentó "porque no quería presidir el acto en solidaridad con sus amigos políticos", a saber, los yrigoyenistas. Este acto sin precedentes de absoluto desprecio por el presidente, el Congreso y toda la nación fue severamente criticado por diputados socialistas y conservadores. Una amarga lucha se trabó en el Congreso cuando los personalistas avanzaron una moción exigiendo la intervención federal en la provincia de Córdoba, gobernada por Julio A. Roca del Partido Demócrata Nacional o Conservador. Córdoba era un bastión conservador que Yrigoyen intentó sin éxito controlar durante su presidencia. Disgustado por las disputas internas en el seno del partido, Roca dimitió en febrero de 1924 pero su dimisión fue rechazada por la Legislatura provincial. Sin inmutarse, los personalistas exigieron la intervención federal de la provincia, pero se vieron frustrados por una alianza entre los antipersonalistas y los conservadores. En julio de 1924, el Senado rechazó la intervención propuesta.[43]

Sin embargo, el mandato de Roca estaba a punto de expirar y se programaron elecciones para nuevo gobernador. Yrigoyen juzgó a Córdoba de tal importancia que, contrariamente a su práctica habitual de evitar las apariciones personales, viajó a esa provincia para advocar por "la causa" y dirigir la campaña personalista. Muy a su pesar, el espíritu de disciplina partidario y unidad inculcado por Roca prevaleció y Ramón J. Cárcano fue electo gobernador de la provincia para el período 1925-1928.[44]

El retorno al patrón oro fue una buena nueva para los mercados de bolsa extranjeros. El peso argentino fue revaluado frente a la libra esterlina y el dólar estadounidense. En Gran Bretaña,

The Financial News, *The Times* y *The Westminster Gazette* de Londres publicaron editoriales más favorables sobre la economía argentina. Cuando la noticia de la decisión del gobierno argentino de reabrir el Fondo de Conversión llegó a J. P. Morgan & Co. de Nueva York, los periodistas preguntaron qué créditos recibiría la Argentina, y la empresa respondió: "¡Ilimitados!". Estos fueron años altamente prósperos en Estados Unidos también, y los banqueros de Nueva York prestaron 2 mil millones de dólares a varios países latinoamericanos de los cuales alrededor de 290 millones de dólares fueron para el gobierno argentino. Además, el gobierno español extendió al argentino un crédito de 100 millones de pesetas, parte de las cuales cubrirían la compra de dos destructores de construcción española para la Armada Argentina.[45]

En 1921 y 1922, con el fin de proteger al sector agrícola estadounidense, el Congreso de ese país promulgó nueva legislación que elevó los aranceles a la mayoría de los productos exportados por la Argentina. Sea por razones sanitarias o para evitar la competencia, esta medida excluyó efectivamente los productos argentinos de ingresar a Estados Unidos y no solo impidió el desarrollo de intercambio comercial entre ambos países, sino que reforzó los lazos económicos argentinos con el Imperio Británico. Sin embargo, la industria estadounidense estaba ansiosa por expandir su participación en el mercado argentino, que era el más rico de toda América Latina. Varias firmas estadounidenses establecieron filiales que comercializaban productos importados que con el correr del tiempo se convertirían en plantas industriales. Entre ellas se hallaban Colgate-Palmolive, General Motors, Chr-

ysler, Otis Elevator, Williams Chemical & Medical, entre muchas otras.[46]

Alvear y los ferrocarriles de capitales británicos

Para el cargo de ministro de Obras Públicas ocupado previamente por Mosconi, Alvear seleccionó a Roberto M. Ortiz. Hijo de inmigrantes vascos, Ortiz era un abogado corporativo empleado por el Ferrocarril de Buenos Aires y el Pacífico (FBAP), pero cortó todos los lazos con los ferrocarriles al convertirse en concejal, antes de ser elegido diputado en el Congreso. Al ser nombrado ministro de Obras Públicas en febrero de 1915, se reunió con los líderes de La Fraternidad y la FOF, oyó detenidamente sus demandas y luego se reunió con representantes de las compañías ferroviarias británicas para aconsejarles lo que los trabajadores esperaban y lo que se debía conceder. Era "un infiltrado" que sabía cómo funcionaban las cosas y hasta qué punto los trabajadores tenían razón. Ortiz conocía el lado flaco de las compañías ferroviarias y los trucos empleados. Como vimos, a pesar de numerosas quejas de los productores rurales, los ferrocarriles habían aumentado sus tarifas. Cuando en agosto de 1925, el precio mundial del trigo, la avena y el centeno cayeron, Ortiz no solo obligó a los ferrocarriles a reducir sus tasas, sino a conceder a los productores almacenamiento libre para sus cultivos. Los ferrocarriles británicos culparon a los agitadores socialistas por el creciente resentimiento hacia el capital extranjero. Sin embargo,

la prensa británica anunció que las nuevas líneas serían completadas por el Ferrocarril del Oeste en 1927, mientras que el Central Buenos Aires y el Pacífico habían construido varios ramales en San Juan y Mendoza. En septiembre, el Congreso autorizó al Gran Sur a construir 464 kilómetros de ramales en la provincia de Buenos Aires, desde Azul, e incluso los que unían Tres Arroyos con Bahía Blanca, con un costo estimado de 6.000.000 de libras, mientras que el Central Argentino aguardaba la aprobación por el Congreso de un plan de expansión que agregaría más de 800 kilómetros a su red ferroviaria. El Central también anunció planes para la electrificación de sus líneas suburbanas de Maldonado a Villa Ballester y desde el cruce de Coghlan a Tigre.[47]

Para determinar si las tarifas de flete existentes eran equitativas, Ortiz nombró a Manuel E. Castello, exdirector de la Administración General de Ferrocarriles del Estado (AGFE), para determinar si los beneficios obtenidos por los ferrocarriles superaban el 6,8% establecido por la Ley Mitre. Las conclusiones a las que llegó Castello en su informe fueron categóricas. El Gran Ferrocarril del Oeste había superado el margen del 6,8% en los últimos tres años. Un segundo informe estableció además que el Ferrocarril Central Argentino había excedido los márgenes durante los cinco años anteriores. A medida que salieron a la superficie informes adicionales, el gobierno promulgó una legislación que obligaba a las compañías ferroviarias a reducir sus tarifas.[48]

Aunque Alvear detestaba emplear los fulminantes ataques xenófobos que lanzaba Yrigoyen contra el capital extranjero, particularmente los ferrocarriles de propiedad británica, los criticaba

y jamás se subordinó a sus intereses. Poco después de asumir la Presidencia, se percató de que un préstamo concertado con los británicos en virtud de la Trade Facilities Act incluía una cláusula que exigía al gobierno argentino asegurar que las nuevas líneas ferroviarias no fueran emplazadas cerca de la red existente de ferrocarriles británicos. Enfurecido, Alvear bruscamente informó a los negociadores británicos que la Argentina no era una colonia británica, y amenazó con cancelar el préstamo. Al ser reprochados tan energéticamente, los funcionarios británicos eliminaron la cláusula ofensiva.[49]

Remembranzas de Buenos Aires en la década de 1920

Desde los comienzos del proceso de consolidación nacional en 1862, el crecimiento socioeconómico de Buenos Aires transformó una antigua y pequeña ciudad sin ninguna de las comodidades modernas, pocas calles pavimentadas, con escasos edificios de alguna importancia, en una de las ciudades más dinámicas, vibrantes, atractivas e interesantes de las Américas.[50]

Entre 1904 y 1914 la población de la ciudad portuaria creció de 945.000 a 1.561.000 habitantes y en la próspera década de 1920 aumentó en 594.000 habitantes y pasó de 1.693.000 en 1920 a 2.287.000 habitantes a fines de la década. A mediados de la década de 1920, la capital argentina contaba con una impresionante variedad de teatros, cinematógrafos, galerías de arte y

museos, coronados por dos instituciones de renombre mundial, la Universidad de Buenos Aires y el teatro Colón, uno de los teatros líricos más prestigiosos del mundo. Este nivel altamente sofisticado de desarrollo cultural hizo de Buenos Aires un centro de cultura incomparable para cualquier otra ciudad latinoamericana e igualado solo por pocas otras ciudades del mundo. Durante los años de Alvear atrajo una afluencia de visitantes prominentes que incluyeron al príncipe de Gales, a Umberto de Savoia, príncipe del Piamonte, al ex zar de Bulgaria, Fernando I, a Luis Fernando Hohenzollern, príncipe de Prusia, al nieto del káiser Guillermo II, a Vittorio Emanuele Orlando, el ex primer ministro italiano, a lord George Curzon y otros. Un distinguido grupo de personalidades del mundo científico y artístico siguió su ejemplo, que incluían a Albert Einstein, al popular ensayista Hermann von Keyserling, el dramaturgo italiano Luigi Pirandello y muchos otros. Buenos Aires también se convirtió en un objetivo para grandes hazañas de la aviación, como el primer vuelo transatlántico de España al Nuevo Mundo, emprendido por el mayor Ramón Franco; el vuelo de París a Nueva York y parte de Sudamérica, emprendido por Dieudonné Costes y su copiloto, Joseph Le Brix, a bordo del Breguet XIX GR Nungesser-Coli, y el "vuelo de cuatro continentes" del comandante Francesco de Pinedo.[51]

Cuadro 2.9. El presupuesto argentino, 1920-1927

Año	Cantidad

1920	+6.000.000
1921	-84.000.000
1922	-129.000.000
1923	-25.000.000
1924	+2.600.000
1925	+37.000.000
1926	+3.400.000
1927	+7.400.000

Fuente: Raúl A. Molina, "Presidencia de Alvear", *HAC* (Buenos Aires, 1963, vol. 1, 2ª sección, 1963) p. 321.

Cuadro 2.10. Comercio argentino con Estados Unidos-1920-1930 (en miles de dólares)

Año	Argentina, exporaciones	Argentina, importaciones	Balanza de intercambio
1920	207.777	213.726	-59,49
1921	59.926	110.836	-50,91
1922	85,678	95,542	-9,86
1923	115.276	112.782	+24,94
1924	75.298	117.093	-41,79
1925	80.170	148.759	-65,48
1926	88.058	143.575	-55,51
1927	97.240	163.455	-66,21
1928	99.438	178.800	-79,36
1929	117.581	210.288	-92,70
1930	71.891	129.862	-59,71

Fuente: adaptado de Harold F. Peterson, *Argentina and the United States, 1810-1960* (State University of New York, Albany, 1964) p. 342.

Relaciones exteriores

Una carrera de armamentos navales en Sudamérica

A comienzos del siglo XX, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil estaba encabezado por José María da Silva Paranhos, barón de Rio Branco. En ese momento, la elite brasileña se vio perturbada por el crecimiento de la República Argentina, que era económica y militarmente más poderosa que Brasil. Para contrarrestar la superioridad naval argentina, Rio Branco formuló un plan de expansión naval destinado a hacer valer el papel de Brasil como la principal potencia naval en América del Sur. El 14 de diciembre de 1904 el Congreso autorizó la construcción de tres acorazados, tres cruceros acorazados, seis destructores, doce torpederos y tres submarinos. En 1905 el gobierno brasileño ordenó a la firma británica Armstrong & Whitworth a través de la firma de Walter Brothers, sus agentes en Brasil, la construcción de estos nuevos materiales. La Armstrong presentó dos diseños alternativos para tres "buques acorazados" o acorazados costeros con un desplazamiento de 13.000 toneladas, y dos cruceros blindados de 9.630 toneladas. Sin embargo, el gobierno brasileño decidió no continuar con dichos planes. Después de considerables retrasos, el 23 de julio de 1906 el almirante Julio de Noronha, ministro de Marina de Brasil, concluyó un acuerdo

con la Armstrong para tres acorazados que serían denominados *Minas Gerais*, *São Paulo* y *Rio de Janeiro*.[52]

Pero en octubre de 1906, cuando la Royal Navy reveló al HMS *Dreadnought*, un diseño revolucionario, el gobierno brasileño ordenó detener la construcción de los buques ordenados a la Armstrong, ya que era harto evidente que ese nuevo diseño británico había convertido en obsoletos los acorazados propuestos. En consecuencia, el 20 de febrero de 1907, el almirante Alexandrino Faria de Alencar, nuevo ministro de Marina de Brasil, firmó un nuevo contrato para dos acorazados de tipo Dreadnought que eran más grandes y poderosos que su famoso predecesor. El *São Paulo* y el *Minas Gerais* desplazarían 19.280 toneladas (normal) y 21.200 toneladas (completo).

Para servir como scouts, o exploradores rápidos para la flota, dos cruceros ligeros fueron ordenados a Vickers-Armstrong, el *Bahía* y el *Rio Grande do Sul*, con un desplazamiento de 150 toneladas completos y una velocidad máxima de 27 nudos. Dado que los torpederos de 400 toneladas originalmente previstos no se consideraban "suficientemente marineros" para operar en las tormentosas aguas del Atlántico Sur, se requerirían buques algo mayores con un desplazamiento de 650 toneladas. Como parte de este programa, diez destructores de la clase Pará fueron ordenados a la firma británica Yarrow, así como tres submarinos tipo Laurenti y un buque madre de submarinos a la casa Fiat, en Italia.[53]

Para su disgusto, Rio Branco juzgó erróneamente la situación, ya que la respuesta argentina no tardó en llegar. En agosto

de 1908, la Cámara de Diputados votó 55 millones de dólares para armamento naval. Una comisión naval argentina zarpó hacia Europa y se abrieron licitaciones para dos acorazados y doce destructores. El concurso sería memorable: veinte de los principales astilleros del mundo presentaron ofertas. El 21 de enero de 1910 la comisión naval adjudicó el contrato para dos acorazados de 27.800 toneladas con un armamento principal de doce cañones de 305 mm L.50 a la Fore River Company, de Quincy, Massachusetts, mientras que los contratos por doce destructores fueron igualmente divididos entre astilleros británicos, franceses y alemanes.[54]

Los acorazados, que se habrían de denominar *Rivadavia* y *Moreno*, tendrían un desplazamiento estándar de 28.000 toneladas (30.000 toneladas completamente cargados) y serían propulsados por tres turbinas Curtiss de 39.500 HP y una velocidad máxima de 23 nudos.[55]

El *Minas Gerais* arribó a Río el 17 de abril de 1910 y el *São Paulo* el 25 de octubre. A pesar de la presencia de técnicos británicos a bordo, ambos buques llegaron con sus motores en mal estado de funcionamiento. El 22 de noviembre las tripulaciones de ambos barcos se amotinaron, y varios de sus oficiales fueron asesinados. El motín fue finalmente sofocado, pero el gobierno tenía tan poca confianza en la lealtad de la Marina que ordenó que los mecanismos de cierre del armamento principal fueran retirados y almacenados en tierra. Durante meses ambos acorazados permanecieron anclados, descuidados, sin funcionamiento, y oxidándose. Deplorando la ausencia de entrenamiento y discipli-

na entre las tripulaciones brasileñas, lord Brassey comentó que a veces los acorazados eran posesiones peligrosas para sus dueños.[56]

Eustace Tennyson d'Eyncourt, un arquitecto naval de la Armstrong que cumplió con el doble papel de diseñador y vendedor con gran habilidad, partió hacia Río a principios de agosto; ya que los brasileños estaban listos para contrarrestar los acorazados argentinos, ordenaron un buque de guerra que los superaría por un amplio margen. En agosto de 1910 d'Eyncourt viajó a Brasil y después de largas discusiones con el nuevo ministro de la Marina, el marqués Joaquim Marques Batista de Leão aceptó un diseño que montaba un armamento principal de catorce cañones de 12 pulgadas que costarían considerablemente menos. El barco fue finalmente botado en enero de 1913, pero el gobierno brasileño detuvo los pagos del *Río de Janeiro* y en julio la nave fue adquirida por Turquía por una suma de 1.200.000 libras esterlinas. Por su parte, el astillero de Fore River había ofrecido a la Argentina la opción de un tercer buque de la clase del *Rivadavia*. Aunque el ministro argentino consideraba que los dos acorazados argentinos como rivales eran más que suficientes para enfrentar a los tres buques brasileños, el gobierno argentino asumió esta opción. Independientemente de esta decisión, el editor de *La Prensa*, defensor de la expansión naval, inició una suscripción popular para recaudar dinero para el tercer buque. En 1910 Roque Sáenz Peña, el sucesor de José Figueroa Alcorta en la Presidencia, decidió poner fin a la carrera armamentista. Para ello envió dos misiones diplomáticas a Río. Una de ellas, de carácter públi-

co, fue confiada al ministro plenipotenciario Manuel Montes de Oca, y la segunda, de carácter secreto, a Ramón J. Cárcano. Aunque no se establecieron acuerdos formales por escrito, Rio Branco acordó detener la construcción del tercer acorazado si la Argentina, a su vez, acordaba cancelar su tercer acorazado. Pero el ingenioso y sutil brasileño había actuado con duplicidad. Los altos mandos de la Armada brasileña demandaban un buque más potente. Para remplazar al *Rio de Janeiro*, el *Riachuelo*, una nave que desplazaría más de 31.000 toneladas y con cañones de 381 mm, fue ordenado en su lugar. Pero la caída de los precios del caucho y el café en el mercado mundial convirtió este acorazado en un lujo que Brasil simplemente ya no podía permitirse. La muerte de Rio Branco marcó el fin de los intentos de Brasil de arrebatar la superioridad naval a la Argentina.[57]

Tradicionalmente, quienes formulaban la política exterior de Brasil consideraban a su país aislado en América del Sur por repúblicas hispanoamericanas que codiciaban sus territorios y recursos. Sin embargo, paradójicamente, fueron las políticas expansionistas de Brasil mientras todavía era una colonia portuguesa las que condujeron a la ocupación de la Banda Oriental del Río de la Plata (la actual República Oriental del Uruguay) en 1816. Esto eventualmente llevaría a la guerra con la República Argentina en 1825. El Río de la Plata y afluentes eran la hidrovía a través de la cual fluía el comercio brasileño a regiones que de otra manera serían inaccesibles. Precisamente en la cuenca del Plata los intereses brasileños chocaban con los de la Argentina, Paraguay y Uruguay.[58]

Brasil había engrandecido su territorio, ora por el arbitraje o la fuerza, a costa de sus vecinos más pequeños. De todos estos, Bolivia fue el país que experimentó las mayores pérdidas de territorio a manos de Brasil. En 1867 comenzaron las negociaciones con el Imperio de Brasil para territorios ricos en caucho en la Amazonía. Supuestamente se llevaron a cabo negociaciones basadas en el de *utis possidetis de facto*. Sin embargo, miles de caucheros brasileños habían emigrado a esta zona. Según los términos de este tratado, Bolivia entregó 300.000 kilómetros cuadrados de territorio, de los cuales 251.000 se hallaban en una zona de Amazonia denominada el Acre. Este episodio involucró a los territorios de Acre que previamente pertenecían a Bolivia. En 1899 el Acre era la zona productora de caucho más rica del mundo, en un momento en que Charles Goodyear patentó un proceso de vulcanización del caucho que lo hacía más durable y flexible. Como resultado, el caucho comenzó a reemplazar al cuero en máquinas y motores de vapor. También se convirtió en la principal materia prima en productos elásticos que iban desde partes de máquinas hasta neumáticos para carruajes y automóviles. Esto llevó el precio del caucho a niveles sin precedentes. La inaccesibilidad de la zona impidió la colonización efectiva por parte de Bolivia, pero la penetración brasileña continuaba inexorablemente. Ansioso por desarrollar la región, en diciembre de 1901 el gobierno de Bolivia otorgó una concesión al Sindicato Boliviano de Nueva York, una empresa angloamericana. El Sindicato quedó facultado para actuar como fiduciario fiscal para

Bolivia recaudando impuestos en el área designada y recibiendo el 40% del impuesto recaudado en recompensa.[59]

En represalia a las concesiones hechas al Sindicato, el gobierno brasileño retiró a su cónsul de Puerto Alonso y bloqueó el río Amazonas al comercio boliviano. Para complicar aún más las cosas, en agosto de 1902 los colonos se agruparon bajo un nuevo líder, Plácido de Castro, un *gaúcho* brasileño de Rio Grande do Sul que pronto ganó el control de la región, con la excepción de Puerto Alonso. Silverio Neri, el gobernador del estado brasileño de Amazonas, envió abiertamente armas y municiones a los rebeldes. Puerto Alonso se mantuvo durante seis meses y finalmente se rindió. En enero de 1903 ambas naciones se preparaban a enviar tropas al Acre. La expedición boliviana encabezada por el presidente Pando llegó al Acre después de un agotador viaje que diezmó sus filas. Según una fuente boliviana, menos de la mitad de los 750 hombres su destino. Mientras tanto, Nicolás Suárez, un agricultor de caucho boliviano, había organizado un contingente armado en un esfuerzo desesperado por retener su plantación de caucho y preservar la soberanía boliviana en la zona. Pero a mediados de enero de 1903, cuando los restos de la expedición del presidente José Manuel Pando finalmente llegaron a la zona, ya era demasiado tarde. La resistencia boliviana había sido dominada por refuerzos brasileños, y Brasil anexó toda la región. Finalmente, un acuerdo conocido como Tratado de Petrópolis se concluyó en noviembre de 1903 y Bolivia entregó 191.000 kilómetros cuadrados de su territorio, sin duda la ma-

yor pérdida territorial experimentada por esta desafortunada república durante el siglo XX.[60]

Desde que Hipólito Yrigoyen asumió la Presidencia en octubre de 1916, ignoró persistentemente las necesidades de las Fuerzas Armadas, mientras que los vecinos más poderosos de la Argentina no descuidaban las suyas. En octubre de 1918, una misión francesa llegó a Brasil para crear, entrenar y equipar el Servicio Aéreo del Ejército brasileño. Se establecieron dos escuadrones de combate y uno de reconocimiento fotográfico y en 1921, la rama de aire poseía unos 150 aviones. Un Servicio Aéreo Naval fue establecido en 1916, y a principios de la década de 1920 operaba más de cien aviones de origen estadounidense, británico e italiano. El Ejército brasileño también contrató una misión militar francesa, bajo cuyos consejos el Ejército brasileño adquirió una gran cantidad de material de artillería francesa y tanque excedentes de guerra.[61]

Cuando la Real Armada británica confiscó dos acorazados chilenos en construcción en astilleros británicos, en compensación el gobierno inglés donó más de cincuenta aviones de combate y entrenamiento para los servicios aéreos militares y navales chilenos. Además, transfirió cinco submarinos de la clase Holland que se hallaban en construcción en astilleros estadounidenses a Chile. A su vez, el gobierno chileno adquirió una sexta unidad de esta clase.[62]

El rearme emprendido por estos países concernía a altos oficiales de las Fuerzas Armadas argentinas que veían la necesidad de modernizar urgentemente el equipo militar. No es de extra-

ñar que la cuestión del desarme sería uno de los puntos clave que se tratarían durante la próxima Conferencia Panamericana en Santiago de Chile.[63]

La Conferencia de Santiago sobre el Desarme

Para encabezar la misión argentina a Santiago, el canciller Gallardo seleccionó a Manuel Augusto Montes de Oca, un experimentado diplomático y antiguo cónsul en Gran Bretaña. Montes de Oca fue secundado por Fernando Saguier, exembajador en Bolivia, y el recientemente designado embajador en Chile, Manuel E. Malbrán. En la Conferencia Naval de Washington celebrada durante el 2 de noviembre de 1921 y el 6 de febrero de 1922, las principales potencias celebraron un acuerdo de diez años que establecía limitaciones no solo del tamaño de los buques capitales, sino que también fijó la proporción de acorazados asignados a las principales marinas del mundo. En septiembre de 1922, cuando estas resoluciones fueron tratadas en la tercera asamblea de la Sociedad de Naciones en Ginebra, los delegados brasileños estaban bajo instrucciones específicas de su gobierno de no aceptar resolución alguna que restringiera el poder naval del Brasil.[64]

Una de las cuestiones planteadas por Chile, que llegaría a ser conocida como "Tesis XII", fue una propuesta según la cual los países participantes considerarían una convención destinada a reducir el gasto en armamentos en igual proporción. Poco antes del inicio de la conferencia, el gobierno brasileño invitó a la Ar-

gentina a reunirse con Chile para llegar a un acuerdo sobre la limitación de armamentos. El 2 de diciembre se advirtió al embajador brasileño que, tras una cuidadosa consideración, el presidente Alvear estaba de acuerdo con el canciller. Sin embargo, José Félix Alves Pacheco, ministro de Relaciones Exteriores de Brasil, asumió erróneamente que los argentinos en principio no se oponían a la propuesta. Sin embargo, el 4 de diciembre Tomás Le Breton, ministro de Relaciones Exteriores interino, informó al embajador brasileño que la Argentina no aceptaría tal invitación para evitar sospechas entre las otras naciones que fueron excluidas de tal reunión. Esto fue interpretado como un agravio por Brasil. Sin embargo, el 5 de diciembre el gobierno brasileño envió invitaciones formales a la Argentina. Al día siguiente, en una nota formal, el gobierno argentino declinó la invitación. La respuesta dada a la invitación brasileña se hizo pública días después. El gobierno argentino se mostró reacio a participar en reuniones parciales para discutir temas destinados al debate general. El momento adecuado para presentar esas propuestas sería durante la próxima conferencia en Santiago, cuando otros países podrían emitir sus propias opiniones al respecto. Además, había poco tiempo para dar al asunto la atención que merecía. Según fuentes brasileñas, la incómoda situación entre la Argentina y Brasil se agravó aún más con un artículo de Jorge A. Mitre publicado el 7 de diciembre en *La Prensa*, que declaraba totalmente inaceptable la propuesta brasileña. Era simplemente una versión actualizada de la política de Rio Branco de imperialismo pacífico y hegemonía. El tema fue tomado por la prensa de Buenos Aires

en general. Pero había una justificación sustancial para esa actitud. En un desfile durante las celebraciones del centenario de la independencia de Brasil, se exhibieron con orgullo los aviones, la artillería y los tanques adquiridos recientemente en Europa. *La Razón*, un importante diario de Buenos Aires, publicó datos de fuentes oficiales comparando los gastos militares y navales en los países del ABC. Mientras que la Argentina destinaba el 9,2% de su presupuesto a las Fuerzas Armadas y el 7,5% a los gastos navales, Brasil empleaba el 12,1 y el 9,1% y Chile el 9,7 y 20,4% respectivamente. Los argentinos no eran los únicos en sospechar los móviles brasileños. En Santiago Henry P. Fletcher confió a Melo Franco que en Estados Unidos Brasil era acusado de intentar establecer una posición de superioridad y hegemonía entre otras naciones latinoamericanas.[65]

El gobierno brasileño quedó sorprendido por tal respuesta. En verdad, los argentinos tenían todas las razones para desconfiar de cualquier iniciativa brasileña en materia de armamentos. Desde el punto de vista argentino, la *fides punica* brasileña fue ampliamente demostrada a través de su historia y sus acciones. Aunque el Tratado de Tordesillas había trazado una línea de demarcación entre los imperios de España y Portugal, Brasil se había expandido mucho más allá de esos límites. Además, había tomado tierras de sus vecinos más pequeños por la fuerza. La última víctima, como hemos visto, fue la indefensa Bolivia. La rivalidad entre la Argentina y Brasil llevó a ambos países a la guerra por la posesión de Uruguay en 1825. En 1851 Juan Manuel de Rosas declaró la guerra a Brasil. En noviembre de 1851 Brasil concluyó una

alianza con Justo José de Urquiza, gobernador de la provincia de Entre Ríos, el gobierno de la provincia de Corrientes y Uruguay. En febrero de 1852, el Ejército brasileño participó en la batalla de Caseros, que marcó el fin del régimen de Rosas. Después de Caseros, surgieron dos estados nacionales argentinos separados que luchaban por el control de la nación: Buenos Aires y la Confederación. En un esfuerzo concertado para mantener a la Argentina dividida, Brasil respaldó a la Confederación. Aunque la Argentina y Brasil fueron aliados durante la guerra del Paraguay, a ambos gigantes les resultó difícil trabajar juntos porque nunca habían confiado plenamente el uno en el otro. Los argentinos no habían olvidado la duplicidad de Rio Branco en 1911 en el asunto del tercer acorazado. La Argentina y Chile habían participado en una carrera armamentista propia durante 1890-1902. El mero hecho de que Brasil estuviera respaldando una propuesta chilena era una de las muchas razones por las cuales los argentinos desconfiaban de cualquier proposición brasileña sobre el desarme. Los frecuentes contactos entre el diplomático brasileño Afrânio de Melo Franco y el presidente chileno Arturo Alessandri durante la conferencia llevaron a los diplomáticos argentinos a sospechar de la existencia de un tratado secreto entre ambos países.[66]

A medida que se acercaba la víspera de la Conferencia de Santiago, el gobierno de Warren Harding cometió un gran error diplomático. Una misión naval norteamericana fue enviada a Brasil para asistir en la organización y el entrenamiento de la Marina. La Marina brasileña se hallaba en deplorable estado. Si bien

consistía, en papel, de dos acorazados, dos cruceros exploradores y diez destructores durante 1908 y 1910, la penosa realidad era que dicha marina demostró ser lamentablemente deficiente. Casi todas las naves en la flota experimentaban problemas. Las calderas y los condensadores estaban en pésimas condiciones, la mayoría de las plantas motrices no eran confiables y ninguno de estos buques podía alcanzar su velocidad original. A mediados de 1917, Brasil declaró la guerra a las potencias centrales y su Armada patrulló el Atlántico Sur. Sin embargo, el acorazado *São Paulo* estaba en tan malas condiciones que, en junio de 1918, mientras estaba en ruta a Estados Unidos, experimentó problemas con el motor. Catorce de sus dieciocho calderas fallaron y tuvo que recalar en Bahía para reparaciones. La nave requirió ayuda de la tripulación del acorazado estadounidense *USS Nebraska*, que había sido asignado para tareas de patrullaje en aguas territoriales brasileñas. Finalmente, escoltado por el *USS Nebraska* y el crucero *USS Raleigh*, el *São Paulo* llegó a Nueva York 42 días después. La nave fue sometida a extensas reparaciones en Estados Unidos, pero dichas tareas recién finalizarían en 1920. En 1921 la nave realizó un crucero a Lisboa para transportar los despojos mortales de un antiguo emperador de Brasil, pero a pesar de la reciente modernización el buque estaba en mal estado, y según los exoficiales de la Armada Imperial Alemana presentes, la tripulación experimentó considerables problemas para operar la intrincada maquinaria.[67]

La conferencia comenzó el 25 de marzo, con una sesión solemne en el Congreso chileno. Fue inaugurada con un discurso

del presidente Alessandri exaltando el legado histórico del panamericanismo. Como corresponde al país anfitrión, un chileno, Agustín Edwards Mac-Clure, fue designado presidente de la asamblea y otro chileno fue nombrado secretario general. Edwards, quien también encabezó la delegación chilena, era un veterano diplomático que había servido como ministro de Relaciones Exteriores durante varias administraciones. Al pasar por Buenos Aires, Edwards le dio al canciller argentino la seguridad de que las políticas chilenas estarían en línea con las de la Argentina, "hasta tal punto que actuarían como un solo país". Según Harold Peterson, en la conferencia de Santiago fueron presentadas sesenta y siete resoluciones, y se aprobaron un tratado y tres convenios. Estados Unidos firmó y ratificó los cuatro. Aunque la Argentina firmó también el tratado y los convenios, no ratificó ninguno de ellos. A lo largo de la conferencia, los delegados argentinos concentraron su fuego en la propuesta avanzada por Chile. En cuanto a la primera parte de esa declaración, dado que los estadounidenses se negaron a levantar las restricciones existentes contra las exportaciones argentinas, la actitud argentina era bastante comprensible. En cuanto a la segunda parte, considerando esta historia de las relaciones argentino-chilenas, la respuesta argentina fue lógica. Sin embargo, algo más preocupaba a los delegados de la mayoría de las naciones latinoamericanas: la exclusión de México de la Conferencia. Como cuestión de política, Estados Unidos se negó a reconocer a los gobiernos de facto. Después del asesinato del presidente Francisco Madero en 1913, Estados Unidos se negó a reconocer al gobierno del gene-

ral Victoriano Huerta y sus sucesores. Carlos Trejo, embajador de México en Chile, aprovechó la amplia cobertura dada por la prensa chilena al caso mexicano para explicar la ausencia de México de la conferencia.[68]

La actitud adoptada por México le granjeó la simpatía de la gran mayoría de los otros delegados latinoamericanos. Miembros del público que observaban los procedimientos desde las galerías y enormes multitudes en las calles vociferaban entusiasta y estrepitosamente su apoyo a México. Pronto surgieron dos facciones entre los delegados latinoamericanos: una que sostenía que la Unión Panamericana estaba dominada por Estados Unidos y proponía la reforma; la otra, integrada por Estados Unidos y sus aliados, que propugnaban por mantener el *statu quo*. El bando que defendía la reforma estaba compuesto por los delegados de Costa Rica, Cuba, Haití, República Dominicana, Panamá, Colombia, Venezuela, Guatemala, El Salvador y Honduras. A medida que el movimiento en favor de la reforma cobraba nuevo impulso, los delegados estadounidenses ejercieron presión sobre algunos de los delegados. El delegado colombiano manifestó súbitamente estar de acuerdo con Estados Unidos, mientras que el delegado dominicano renunció. La delegación uruguaya cambió de bando, mientras que la delegación chilena trató de mediar. Agustín Edwards fustigó a los delegados cubanos y los acusó de ser responsables del posible colapso de la Unión Panamericana. El proyecto de reforma finalmente se derrumbó. A lo largo de estas negociaciones Agustín Edwards fue criticado por su trato

despótico y desdeñoso con los demás delegados latinoamericanos y por haberlos tratado con suma descortesía.[69]

En su informe al gobierno mexicano Trejo hizo hincapié en el fracaso de la delegación chilena. Por su parte, el movimiento obrero se movilizó en repudio a las políticas americana y chilena.[70]

La declaración de principios de Brasil

La tesis chilena XII sería discutida por una comisión de armamento presidida por Henry P. Fletcher, exembajador de Estados Unidos en Chile y líder de la delegación americana. Antonio Huneeus Gana, exministro de Relaciones Exteriores chilenas, serviría como mediador de la comisión. De acuerdo con las instrucciones recibidas de Río, Melo Franco, el jefe de la delegación brasileña, anunció que Brasil no contemplaba una guerra de conquista. El tamaño de las Fuerzas Armadas brasileñas era modesto en comparación con el de otros países de América del Sur. A pesar de la precaria condición de su Marina, la delegación brasileña estaba dispuesta a celebrar un acuerdo que limitaría el tonelaje de los buques capitales a un máximo de 80.000 toneladas por un período de cinco años.[71]

La delegación argentina sugirió a su vez un límite máximo de 55.000 toneladas. El tonelaje máximo para los buques capitales se convirtió en el núcleo de la cuestión. Cada uno de los dos acorazados argentinos tenía un desplazamiento de 27.800 toneladas o un total de 55.600 toneladas, por lo tanto, se hallaban

dentro del límite propuesto. Los buques brasileños, por otro lado, desplazaban 21.000 toneladas o un total de 42.000 toneladas. Si Brasil aceptaba el máximo de 55.000 toneladas, eso solo dejaría un excedente de 13.000 toneladas para otro buque capital. Para los brasileños, la contrapropuesta argentina perpetuaba el *statu quo*. El límite máximo de 80.000 toneladas, por otro lado, permitiría a Brasil adquirir un acorazado de 35.000 toneladas. A todos los efectos, la conferencia se había convertido en un diálogo entre sordos.[72]

Un diálogo entre sordos

Existen diferentes versiones de lo acontecido en la Conferencia. Según Eugênio Vargas García, en un intento de romper el punto muerto y llegar a una solución aceptable, el presidente Alessandri convocó a los jefes de las delegaciones de los países del ABC (la Argentina, Brasil y Chile) a reunirse en el palacio presidencial. En esa reunión Alessandri sugirió un plan naval de dos etapas de cinco años cada una. Durante la primera etapa, 1923-1928, se permitiría un máximo de 66.000 toneladas para buques capitales, 85.000 toneladas para cruceros y 15.000 toneladas para submarinos. En la segunda etapa, 1928-1933, el máximo permitido para los buques capitales sería de 85.000 toneladas y en todas las demás categorías el tonelaje máximo permitido aumentaría un tercio. El 30 de abril Manuel Montes de Oca anunció que el gobierno argentino no apoyaría ningún acuerdo que condujera a mayores gastos militares y navales, lo que, en consecuencia,

traería consigo un período de paz armada. La respuesta argentina fue definitiva y puso fin a toda discusión posterior.[73]

La Conferencia de Desarme no logró su propósito. No fue la única decepción que esperaba a Alessandri. Los modales de Agustín Edwards enfurecieron y ofendieron a la mayoría de los delegados. Para demostrar su descontento, los delegados de las otras naciones latinoamericanas se negaron a asistir a los diversos banquetes ofrecidos por la delegación chilena. El embajador mexicano en su informe concluyó que esto era una prueba evidente del fracaso experimentado por las delegaciones estadounidense y chilena. Esto sería absolutamente verídico. La Conferencia de Santiago sobre Desarme Naval apenas ha sido mencionada en obras estadounidenses sobre la historia de América Latina. Un libro chileno que pretende retratar la historia diplomática chilena omite flagrantemente el episodio por completo.[74]

Consecuencias

En un *tête à tête* informal durante la conferencia, el jefe del Estado Mayor del Ejército brasileño se reunió con su homólogo chileno. En el curso de la conversación, el militar chileno insinuó que ante la eventualidad de una guerra entre Brasil y Argentina, Chile se pondría del lado de Brasil. Esto solo sirvió para confirmar las sospechas argentinas. El gobierno argentino sospechaba la existencia de un tratado secreto entre Brasil y Chile. Aunque no existía tal tratado, las frecuentes reuniones entre Melo Franco y el presidente Alessandri suscitaron conjeturas, parti-

cularmente cuando Chile apoyó la posición brasileña en materia de tonelaje máximo de los buques capitales. La Argentina participó en una carrera armamentística naval con Chile a principios de siglo, y con Brasil antes de la Primera Guerra Mundial. Realizando un gran esfuerzo y considerables gastos, la nación del Plata había logrado equipar a una marina inigualada en América del Sur y desarrollado una infraestructura adecuada en tierra para entrenar al personal, y mantener y reparar las unidades de la flota en excelentes condiciones.[75]

A mediados de 1923, a petición del presidente de Brasil, Arthur Bernardes, el jefe de la misión naval estadounidense, el contraalmirante Carl Vogelgesang, elaboró un programa de diez años de construcción naval. El programa preveía la construcción de destructores, 15.000 toneladas; submarinos, 6.000 toneladas; cruceros de 60.000 toneladas y acorazados de 70.000 toneladas. La máxima prioridad se daría a la construcción de seis submarinos de 1.000 toneladas cada uno, así como de destructores. Los acorazados reemplazarían a buques ya existentes de ese tipo cuando llegaran al final de su vida operativa.[76]

El plan de construcciones navales propuesto por Brasil suscitó preocupaciones en Washington, lo que se refleja en un telegrama del 11 de junio de 1934 del secretario de Estado de Estados Unidos al encargado de negocios en Brasil:

> El plan de construcciones naval propuesto presentado al contraalmirante Vogelgesang es muy preocupante para este departamento. Mientras que desde un punto técnico puramente naval este programa puede ser justifica-

ble, el desembolso parece ser exorbitante y completamente desalentador a las necesidades de un país como Brasil que no está amenazado por parte alguna. La política cardinal de este gobierno es la paz y la promoción entre los países latinoamericanos de las relaciones más amistosas. Se han dirigido severas críticas contra la misión naval de este gobierno a Brasil. El motivo de la misión fue la amistad con Brasil, ya que, si no se hubiera enviado una misión estadounidense, una misión similar de algún país europeo habría sido contactada en su lugar y la de este gobierno habría perdido la oportunidad de ejercer su influencia para la moderación en el armamento naval. Llevar a cabo un programa de este tipo en la escala propuesta daría una amplia justificación a las críticas que ya se han dirigido contra esta misión. Por favor, explique las opiniones del secretario de Estado bajo estas premisas al contraalmirante Vogelgesang.[77]

Cuatro días más tarde, el encargado en Brasil respondió después de una entrevista con el contraalmirante Vogelgesang, quien estaba confinado a la cama con fiebre:

El almirante informa que el presidente desea iniciar un programa de sustitución de unidades viejas y desgastadas y que a petición del ministro de Marina se presentó un programa de reemplazo que cubre un período de diez años. No ha habido una nueva construcción desde 1912, los submarinos existentes ya no son útiles y solo cinco de los once destructores están ahora en servicio; los otros son de poco valor militar. Los acorazados no han sido contemplados ni recomendados, excepto que el tonelaje de acorazados debe ser utilizado para el reemplazo del *Minas Gerais* y el *São Paulo*, los dos acorazados existentes. El almirante me informa que el embajador Morgan, ahora en Estados Unidos, tiene una copia de las recomendaciones que se hicieron al ministro de Marina. El almirante Vogelgesang me ha declarado que la actitud de la misión ante la nueva construcción es armonizar lo más cerca posible las opiniones del secretario de Estado como él y el deseo del gobierno brasileño de modernizar la fuerte defensa naval.[78]

Aparentemente la respuesta del contraalmirante Vogelgesang vía el encargado no satisfizo del todo al secretario Charles Evans Hughes, porque el 16 de junio respondió más enfáticamente:

> Dado que el *Minas Gerais* y el *São Paulo* y otras unidades de la Armada de Brasil son prácticamente obsoletas, es cierto que Brasil está ahora en una posición inferior en relación con la Argentina y Chile, pero el nuevo programa en lugar de poner a Brasil en pie de igualdad con esos países lo colocará en una posición muy superior que requerirá una nueva construcción naval por parte de ellos por la misma razón; es decir, el deseo de no quedar en una posición de inferioridad. Cualquier resultado como este sería muy desafortunado y produciría una condición de rivalidad en armamentos en este hemisferio que hasta ahora no ha existido, felizmente. El Departamento siente que este asunto es tan fuerte que prefiere relevar a la misión naval antes que asumir la responsabilidad del programa naval que la misión ha propuesto.[79]

Crosby, el encargado, respondió que el almirante Volgesang le pidió que informara al secretario de Estado que, de acuerdo con los deseos del secretario, se retiraban las recomendaciones para un programa naval hechas por la misión naval. Pero el 9 de diciembre el secretario de Estado envió un telegrama al embajador Edwin Vernon Morgan, quien había regresado a Brasil informándole que la edición matutina de *The New York Times* contenía un despacho de Buenos Aires de fecha 8 de diciembre informando que la Cámara de Diputados de Brasil acababa de aprobar una resolución que recomendaba la construcción de doce buques de guerra, incluidos dos cruceros de aproximadamente 10.000 toneladas cada uno, cuatro destructores de 1.440 toneladas cada

uno, un destructor de 1.800 toneladas y cinco submarinos de entre 1.300 y 1.500 toneladas. También se recomendó un mayor desarrollo de la aviación. Pero al día siguiente el embajador Morgan respondió:

> Resolución adoptada por el Comité Naval de la Cámara corresponde a la información contenida en el telegrama 77 del Departamento de Estado. Siguiendo la recomendación del ministro de Marina se renovó con frecuencia en los últimos años. Es poco probable que los recursos nacionales permitan llevar a cabo cualquier programa de este tipo. Probablemente los pedidos se realizarán en el extranjero, si es que lo hacen, en varios países con empresas que otorgan pagos a largo plazo.[80]

La superioridad de la flota argentina era muy aparente para las autoridades navales estadounidenses y brasileñas. Más allá del tonelaje y del número de cañones en sus respectivas flotas, la Armada Argentina tenía otra ventaja considerable sobre su contraparte brasileña: la innegable eficiencia de sus oficiales y hombres. La Armada Argentina llegó tarde a la era del vapor: adquirió su primer buque de vapor en 1851, un antiguo paquebote, y no recibiría sus primeros buques de guerra de vapor construidos específicamente como tales hasta 1874. La interminable disputa fronteriza con Chile fomentó el crecimiento y la profesionalización de la Armada en todas sus armas. La Escuela Naval Militar fue establecida en octubre de 1872. El número de cadetes aumentó paulatinamente de treinta y cinco en 1872 a cincuenta en 1880, pero el verdadero crecimiento no comenzaría hasta la década de 1890, cuando el cuerpo de cadetes comenzó a aumentar rápida-

mente: 77 en 1895, 88 en 1896, 110 en 1897 y 140 en 1898. La Escuela de Mecánica de la Armada (ESMA) había existido bajo diversas denominaciones desde 1880. La ESMA capacitó a fogoneros, maquinistas y electricistas para que manejaran los nuevos y cada vez más sofisticados buques que se estaban incorporando a la flota en expansión. En la década de 1890, los estudiantes de los países vecinos competían para ser incluidos en sus listas. Las constantes fricciones con Chile llevaron a la expansión de la flota, que en 1898 sería la más grande, poderosa y mejor equipada del Cono Sur.[81]

El 16 de noviembre de 1907, la Gran Flota Blanca de la Armada de Estados Unidos, compuesta por dieciséis acorazados y auxiliares variados, zarpó para un viaje de circunnavegación. A fines de enero de 1908, mientras navegaba frente a la costa argentina en mares agitados y olas de 6 metros, Los oficiales estadounidenses se asombraron al ver a varios escuadrones de buques de guerra de color verde-gris que se acercaba hacia ellos. Eran cruceros de la Armada Argentina que habían navegado cientos de kilómetros en mares tormentosos para saludarlos. Durante horas, las flotas realizaron las maniobras más intrincadas e intercambiaron posiciones de sotavento para escuchar las bandas de los demás. Los cruceros impresionaron al contraalmirante Richard Wainwright. Uno de sus oficiales exclamó: "¡Aunque es pequeña, esa es una verdadera marina!".[82]

La desafortunada y tragicómica carrera de los acorazados brasileños contrasta vívidamente con la muy activa y exitosa historia operativa de los dos acorazados argentinos. Esta comparación

sirve para ilustrar la diferencia abismal existente entre ambas marinas. El *Minas Gerais* fue sometido a una revisión importante durante la década de 1930. Originalmente estaba destinada a reacondicionar al *São Paulo* también, que se encontraba en tan malas condiciones que apenas podía alcanzar una velocidad de 10 nudos. El *Minas Gerais* fue reacondicionado de nuevo en 1939, pero durante la Segunda Guerra Mundial ambos barcos fueron empleados como baterías flotantes en los puertos del noreste. El *São Paulo* fue vendido a chatarreros en 1951, y el *Minas Gerais* siguió en 1953.[83]

Los acorazados argentinos fueron entregados a la Armada Argentina en 1915 y disfrutaron de historias operativas activas y prolongadas. Convertidos a la quema de petróleo en 1926, participaron en numerosos cruceros de entrenamiento, incluyendo uno a Brasil en 1933 y de nuevo en 1939. En enero de 1937, después de completar las maniobras anuales con la flota en el Atlántico Sur, un crucero los llevó al Pacífico. Fueron escoltados por dos cruceros, cinco destructores y un petrolero. El escuadrón visitó los puertos chilenos y peruanos. Los acorazados se dirigieron entonces a Europa. El *Moreno* asistió a la revista naval celebrada en Spithead en honor a la coronación del rey Jorge VI. El *Rivadavia* navegó hacia Brest, donde los buques gemelos se encontraron y se dirigieron a Wilhelmshaven. El *Rivadavia* patrulló las aguas del Atlántico Sur durante la Segunda Guerra Mundial y navegó más de 29.000 millas durante 1941-1945. Los dos buques permanecieron en condiciones operativas hasta ser fi-

nalmente puestos en situación de reserva en 1948. Fueron vendidos a chatarreros en 1957.[84]

La Argentina fue la única república sudamericana que añadió algo mayor que naves del tipo destructor a su flota. Dos cruceros pesados fueron ordenados desde los astilleros italianos en 1927 y entregados en 1931. Asimismo, en 1935 se ordenó a la construcción de un crucero liviano que sería entregado en 1939. En ese año, la Armada formuló planes para adquirir un acorazado de 35.000 toneladas, y el 9 de septiembre de 1941 el Congreso promulgó la ley 12.690 y se destinaron 1.358 millones de m$n (340 millones de dólares) para gastos de defensa, de los cuales 712 millones (4.178 millones de dólares) fueron destinados a un plan de expansión naval según el cual la Armada adquiriría un acorazado, tres cruceros ligeros, seis submarinos, veinte lanchas mototorpederas de alta velocidad y 220 aviones. Este programa no pudo ser implementado debido al estado de guerra prevaleciente en Europa y luego a la política de neutralidad adoptada por el gobierno argentino.[85]

Las relaciones con Chile

Luego de lograr su independencia, la Argentina cesó de funcionar como Estado nacional y el país quedó fragmentado en una larga serie de guerras civiles. Mientras tanto, Chile emergió como una nación fuerte y unificada en la década de 1840 y comenzó a proyectarse al exterior. En sus guerras del siglo XIX contra Bolivia y Perú, Chile había prevalecido, y después de si-

glos de lucha con los salvajes araucanos el sur había sido finalmente conquistado. Como resultado, Chile desarrolló una política exterior. A estas alturas, luego de décadas de guerras internas y externas y más de un siglo de lucha con los araucanos en la pampa, la Patagonia, la parte sur de la Argentina había sido reconquistada y efectivamente ocupada por el Ejército Argentino. Chile codiciaba la Patagonia y la reclamaba. La Argentina, que había sido reconstituida como Estado nacional en 1862, también reclamaba la Patagonia y estaba dispuesta a la guerra para afirmar sus derechos. La disputa, que llevó a ambos países al borde de la guerra en varias ocasiones, fue finalmente resuelta por la mediación en 1902. Los años de conflictos fronterizos y el creciente poder de la Argentina provocaron considerable inquietud en Chile.[86]

En la década de 1880, con un trasfondo de victoria en la guerra del Pacífico, una estabilidad política comparativa y una economía en auge, los chilenos comenzaron a considerarse a sí mismos como una raza superior latinoamericana. Chile se deleitaba en su nueva prosperidad, pero a principios de la década de 1890 la economía y la población de la Argentina experimentaban un ritmo de crecimiento más rápido y vertiginoso.[87]

En 1894, mientras comparaba con tristeza la creciente disparidad entre las economías de ambas naciones, un exministro de Finanzas chileno señaló:

> En 1878 la situación financiera de la República [Argentina] era prácticamente idéntica a la de Chile. Los ingresos gubernamentales de Chile fueron

> de 15,5 millones y los de la República Argentina de 18 millones de dólares. Ninguna de las naciones poseía entonces ingresos extraordinarios independientemente de la mano de obra y el capital de sus habitantes; por lo tanto, podría calcularse que la riqueza y la capacidad productiva de los dos pueblos estaban en equilibrio, dado que con una población casi igual su producción y presupuestos eran similares. A partir de 1894 la situación es muy diferente. Chile ha adquirido ingresos extraordinarios de nitrato y yodo que en 1892 produjeron un ingreso neto de 26.535.759 dólares en moneda común. La República Argentina no ha adquirido recursos excepcionales. Toda su renta proviene de impuestos soportados en su totalidad por sus habitantes, su capital y su mano de obra. Sin embargo, Chile, incluso con nitrato, tuvo un ingreso total de 64 millones de pesos, y la República Argentina, sin nitrato, tuvo un ingreso total en 1893 de 124 millones.[88]

El sorprendente crecimiento de la población y la economía argentinas también se extendió a las Fuerzas Armadas. En las maniobras de 1898, se convocó a 60.000 hombres y 20.000 guardias nacionales. En su mensaje anual al Congreso en mayo de ese año, el presidente Uriburu podía enorgullecerse de que 22.000 hombres, todo su equipo, trenes de equipaje, caballos y mulas, así como 252 piezas de artillería, habían sido enviados a las zonas de concentración inicial sin siquiera alterar los horarios o servicios de los ferrocarriles. La Armada Argentina logró la paridad con la flota chilena en 1895 y la supremacía naval en 1898. En la República Argentina, Chile encontraría un rival considerablemente más fuerte y mucho mejor adaptado para la guerra que los aliados andinos que había vencido en la guerra del Pacífico.[89]

Era harto evidente que en cuanto a progreso material y poder militar la Argentina aventajaba a Chile por un margen considerable. Muchos en Chile consideraban al presidente Federico

Errázuriz Echaurren un líder débil y vacilante con asesores disolutos que había claudicado vergonzosamente ante una Argentina descarada, y que entregó vastos territorios nacionales.[90]

El retroceso inconfundible de Chile en la situación económica, militar e internacional irritaba sobremanera a un escritor nacionalista chileno, Francisco Encina, quien escribiría:

> La proximidad a la Argentina debe contarse entre los factores y las causas de nuestra inferioridad económica. No es esta una causa permanente de inferioridad. En el pasado su acción, si bien impidió el cultivo y la consiguiente transformación de nuestros suelos aptos para la ganadería, en cambio derramó alguna actividad industrial y comercial a lo largo de casi todo el territorio chileno. En un futuro lejano, hasta puede llegar a ser factor favorable. Pero entre 1860 y 1911, ha sido esta vecindad, a la vez, sangría y árbol que nos ha hecho sombra.[91]

En los siguientes párrafos, Encina trata de expresarse con lírico entusiasmo al tiempo que distorsiona la realidad:

> Mientras que el desarrollo agrícola nacional se realizó dentro de la extensión de suelo feraz fácilmente cultivable, el chileno recorrió las pampas argentinas que en ese tiempo tenían difícil acceso al Atlántico, solo en calidad de comerciante. Recogía los productos de ultracordillera para entregaros al industrial chileno, que, a su turno, los libraba a la exportación. La ganadería argentina alimentó a las matanzas chilenas, que elaboraban el sebo y el charqui destinado al litoral del Pacífico.[92]

Encina intenta pintarnos un escenario idílico donde uno puede imaginar a comerciantes honestos y pacíficos trashumando ganados por las vastas y despobladas llanuras de la Argentina,

saludando alegremente a los sufridos habitantes de las pampas. Sin embargo, ese párrafo oculta muchas mentiras no escritas ni dichas en voz alta: los indios araucanos, procedentes del vecino Chile, comenzaron a filtrarse a través de los pasos andinos en las llanuras de la Argentina a mediados del siglo XVII atraídos por las riquezas en caballos y ganado que ofrecía las pampas. En un período de cincuenta años entre 1820 y 1870, los araucanos robaron 11 millones de cabezas de ganado y 2 millones de caballos, más de 3.000 casas, capturaron y asesinaron 50.000 personas y tomaron 20 millones de pesos oro en mercancías.[93]

Además, en un vasto tramo de territorio desde la pampa en el sureste hasta los Andes en Occidente, las constantes incursiones indias establecían límites efectivos para el desarrollo de la tierra por parte de los colonos. En 1872 Bahía Blanca casi cayó en sus manos. El control por parte de los indios del sector meridional de la provincia de Buenos Aires y los sectores occidental y septentrional de Santa Fe significaba la preservación de una forma primitiva de producción y la filtración del ganado y otros efectos robados en estas correrías hacia Chile.[94]

Francisco A. Encina, amén de ser un nacionalista chileno, también era un revisionista histórico. Su estilo engañosamente agradable atrajo a otros imitadores. Sin embargo, estudiosos como Ricardo Donoso lo criticaron por ignorar las reglas más básicas de la historiografía y de plagiar la *Historia general de Chile* de Diego Barros Arana.[95]

Otro crítico severo de las obras y el estilo de Encina señaló:

> Indigna a los eruditos por la forma caballeresca en la que no tiene en cuenta todas las reglas de la nave del historiador profesional, indigna a los liberales actuales porque ataca a Barros Arana y a toda la tradición liberal en la historiografía chilena, conmociona los sentimientos filopietistas de muchos al reducir despiadadamente a figuras de tamaño en toda una galería de *pater patriae* y magnificar el papel histórico de otros héroes.[96]

Más allá de la devastación que infligían en las pampas, los indios crearon una especie de tierra de nadie en una vasta región comprendida desde los Andes hasta el Atlántico. Por otra parte, se reunían asiduamente con comerciantes e inmigrantes ilegales chilenos que establecían asentamientos a lo largo de las laderas orientales de los Andes, desde Mendoza hasta Neuquén. Tal fue el caso de Malbarco, una aldea de 600 habitantes al sur de Mendoza. Los *squatters* chilenos no solo mantenían estrechas relaciones con los indios, sino que también participaron en sus redadas. De esta manera, los habitantes de Malbarco llegaron a poseer 5.000 cabezas de ganado, 4.000 caballos y 1.000 ovejas y cabras. El gobierno chileno otorgaba rangos militares y oficinas civiles tanto a los indios como a los cuatreros, y prácticamente todos los principales jefes indios respondían al llamado de las autoridades chilenas. Algunos de estos caciques actuaban como capataces de ganaderos chilenos, que invernaban sus rebaños en tierras al este de los Andes, en territorio argentino.[97]

Un historiador argentino recuerda la conexión entre indios y chilenos:

> Durante el siglo XIX hasta las expediciones enviadas durante las presidencias de Sarmiento y Avellaneda, los malones indígenas, muchos de ellos planeados en Chile, penetraban principalmente en el territorio argentino y retornaban con un cuantioso botín que luego sería distribuido en Chile. A este respecto es importante tener presente lo que nos reveló en 1898 José Viedma. El cacique Juan Agustín, de negra fama en Mendoza por sus atrocidades, era en Chile Juan Agustín Terrado, honradísimo propietario nombrado por aquel gobierno subdelegado suyo y juez de Barrancas; el cacique Caepe de Neuquén es persona de prosapia, como que está casado con una sobrina del distinguido general Bulnes, y el mayordomo de la estancia de este personaje era el cacique Ailal, de tan ingrata tradición entre nosotros, el capitanejo Cayuman, tan pillo y ladrón como los anteriores, se transformaba en Chile en el propietario D. Bernardo Palacios, juez chileno de Río Grande, y D. Manuel Palacios, antiguo comisario en Los Molles era otro bribón instigador de los salteos y los robos de los indios que usufructuaban réditos crecidos.[98]

Las numerosas solicitudes del gobierno argentino para la cooperación chilena en los esfuerzos por poner fin al comercio ilícito de ganado entre los indios y los comerciantes chilenos y las persistentes notas de protesta diplomática fueron recibidas con igualmente persistentes negativas chilenas. Los temores de que los araucanos constituirían la punta de lanza para una invasión chilena de la Patagonia no fueron infundados. Funcionarios del gobierno chileno habían concertado tratados con los indios para obtener el reconocimiento de sus reclamos por la soberanía de tierras al este de los Andes. La fuga de recursos ocasionada por el mantenimiento de las fuerzas fronterizas, el sistema de fuertes, la devastación a los asentamientos fronterizos y el robo masivo de ganado que eventualmente abastecería el mercado chileno ya no eran tolerables para una nación que por fin estaba movilizando

sus energías, comenzando a modernizar su infraestructura y a poblar sus espacios vacíos con colonias agrícolas. Después de una serie de enfrentamientos en los que el Ejército Argentino, luchando cara a cara, mano a mano, con los araucanos en una serie de enfrentamientos los derrotó, la campaña a la que los argentinos con orgullo justificable se refieren como "conquista del desierto" estaba a punto de comenzar.[99]

El general Julio A. Roca, comandante de las fuerzas fronterizas, formuló una estrategia para poner fin a la amenaza que representaban los indios. La estrategia de Roca requería una serie prolongada de ataques céleres por parte de pequeños destacamentos de caballería e infantería. La guerra sería llevada a territorio indio, privándolos de sus rebaños robados, que eran su único medio de sustento. El objetivo principal era quebrar su espíritu por el miedo y el terror, ablandándolos antes de que cayera el golpe final. En marzo de 1878 Roca fue designado ministro de Guerra. A fines de 1878, mejor equipado y montado que nunca, el Ejército Argentino estaba listo para dar comienzo a esta fase de la campaña planificada. En abril de 1879 comenzaron las operaciones y dos meses y medio después se completó la conquista del desierto. Más de 14.000 indios habían sido tomados prisioneros, 1.313 guerreros o "indios de lanza" cayeron muertos. El resto huyó a través de los Andes a su Chile natal y más de 15.000 ligas cuadradas de territorio fueron efectivamente añadidas al patrimonio nacional. Sin embargo, la amenaza india no se había resuelto por completo. Se requerirían más operaciones en las estri-

baciones andinas durante 1881-1883 hasta que las últimas bandas merodeando al este de los Andes fueran muertas o capturadas.[100]

La pérdida de los enormes rebaños de ganado robados por los indios en la pampa argentina se sintió con fuerza en Chile. La disponibilidad de estos rebaños tuvo tal impacto en los mercados chilenos que, después de cada incursión india en la Argentina, el precio del ganado en el mercado chileno se desplomaría. El fin del comercio ilícito y la falta de control de la Patagonia fueron amargamente resentidos por Encina y sus acólitos. Estas cuestiones y actitudes seguirían siendo un factor irritante que complicaría y enturbiaría las relaciones argentino-chilenas durante el siglo XX.[101]

La Argentina y la Liga de Las Naciones

Bajo Yrigoyen, la delegación argentina se retiró de la asamblea de la Liga de Naciones celebrada en Ginebra en protesta por la forma en que los aliados castigaron a Alemania en Versailles. Desde entonces, su gobierno se negó a pagar las contribuciones requeridas por la Liga a sus miembros. Cuando Alvear asumió la presidencia en 1922, trató de restablecer la membresía del país a la Liga. En consecuencia, dirigió un mensaje al Congreso solicitando fondos para las cuotas debidas y su consentimiento para restablecer la membresía. En 1924 el Congreso aprobó los fondos, pero rechazó la solicitud de membresía, como lo haría para las siguientes tres temporadas legislativas. En 1926 Alvear nombró a Tomás Le Breton como delegado argentino en la Liga de

Naciones hasta que fue reemplazado dos años más tarde por José María Cantilo. La República Argentina no volvería a ser país miembro de la Liga hasta 1933.[102]

Las relaciones con Bolivia

El ramal del FCCA, que conectaba Humahuaca con La Quiaca, en Jujuy, se completó en 1908. Asimismo, se proyectó una prolongación de esta línea hasta la frontera boliviana, donde pasaría por las tierras bajas. Entre Salta y Jujuy el FCCA se bifurcaba en dos ramales, uno a lo largo de dos senderos tradicionales desde Humahuaca hasta La Quiaca, en la frontera argentino-boliviana. La construcción de la línea entre Villazón y Atocha en el lado boliviano no fue completada. El contratista francés no cumplió con la fecha acordada de septiembre de 1918. Otras firmas no parecían estar interesadas en hacerse cargo del proyecto. Según rumores muy difundidos, aunque no comprobados, la Antofagasta & Bolivia Railway Company, una firma británica, obstruía la finalización con el fin de conservar su monopolio virtual a Bolivia a través del Pacífico. Las tasas de flete a través de Chile eran muy altas; el gobierno boliviano y los sectores mineros querían desarrollar otro enlace ferroviario con el Atlántico. En última instancia, la Ulen Corporation de Nueva York se hizo cargo del proyecto y completó la línea de 198 kilómetros que unieron Atocha, Tupiza y Villazón en 1925. El ramal noroeste del FCCA llegó a Encarnación en 1912 y Tartagal en 1924.[103]

Las necesidades y demandas del noroeste argentino llevaron al gobierno de Yrigoyen a promover e iniciar la construcción de un ferrocarril que conectaría las provincias de esa región con el puerto de Antofagasta en Chile a través del barranco de Huaytiquina. Este se convirtió en el segundo enlace transcontinental entre Argentina y Chile.[104]

El tratado de límites con Bolivia celebrado en La Paz en julio de 1925 requería minuciosos estudios *in situ* debido a las dificultades que surgieron para interpretar las cláusulas del tratado de 1883 sobre el terreno, particularmente en el sector occidental. No obstante, el gobierno argentino señaló que la cuestión había sido resuelta por el laudo Buchanan de 1898, que dividió la Puna de Atacama entre la Argentina y Chile, y el molesto diferendo había sido resuelto satisfactoriamente. El 25 de febrero de 1927, mientras una patrulla paraguaya, encabezada por el teniente Rojas Silva en un sector del Chaco disputado por Bolivia y Paraguay, inadvertidamente penetró en un puesto boliviano cerca del río Pilcomayo, y fue inmediatamente detenida. Rojas Silva fue alojado en una choza hasta ser interrogado. Pero cuando el oficial paraguayo intentó fugarse, fue muerto por la guardia. La opinión pública en Paraguay fue agitada por el incidente. Eusebio Ayala, presidente de Paraguay, viajó a Buenos Aires a fines de marzo para reunirse con el ministro boliviano de Relaciones Exteriores Alberto Gutiérrez. El gobierno argentino ofreció sus buenos oficios y, como resultado, el 22 de abril Gutiérrez y Lisandro Díaz León, ministro paraguayo, en La Paz llegaron a un acuerdo preliminar y aceptaron los buenos oficios ofrecidos por

el gobierno argentino, y una conferencia para constituir un tribunal arbitral fue celebrada en Buenos Aires el 29 de septiembre. Por el momento, la disputa del Chaco fue relegada al terreno diplomático nuevamente.[105]

Relaciones con otras naciones

Una amplia gama de convenios que incluían desde la reciprocidad de asistencia médica y hospitalaria y accidentes con el trabajo hasta el reconocimiento recíproco del servicio militar fueron firmados con Noruega, Dinamarca, Bélgica, Suiza, Suecia, Dinamarca, Yugoslavia y Francia. Sin embargo, a pesar de arduas negociaciones con el gobierno de Uruguay durante 1925, no fue posible llegar a un acuerdo sobre la jurisdicción de las aguas del Río de la Plata.[106]

Relaciones entre la Argentina y Estados Unidos

A mediados de la década de 1880 comisionados comerciales de Estados Unidos llegaron a Buenos Aires para evaluar el mercado argentino. En esta coyuntura, las exportaciones estadounidenses consistían en madera, textiles, harina de arroz y armas de fuego. El mercado argentino estaba prácticamente dominado por exportadores ingleses, que suministraban equipos ferroviarios, carbón, hierro y acero laminados y maquinaria. En 1891 más de 4.000 vapores británicos y 1.060 veleros entraron en el puerto de Buenos Aires en comparación con solo 57 buques estadounidenses. El capital estadounidense había invertido en todas las de-

más naciones hemisféricas, principalmente en las del Caribe y en México, pero Gran Bretaña era dominante en América del Sur, particularmente en la Argentina. Durante ese período, Gran Bretaña tuvo capital excedente que estaba dispuesta a invertir, mientras que la Argentina ofreció una oportunidad debido a los altos rendimientos. Entre 1885 y 1890 la Argentina experimentó un flujo de 140 millones de libras esterlinas. En las décadas siguientes a la guerra civil, Estados Unidos surgió como una potencia industrial debido a la disponibilidad de grandes cantidades de materias primas y la introducción de nuevas industrias, como la fabricación de acero y la producción de derivados del petróleo y electricidad. Los empresarios y funcionarios gubernamentales estadounidenses comenzaron a considerar formas de contrarrestar la influencia europea en el Nuevo Mundo. En 1881 James G. Blaine, el recién nombrado secretario de Estado, propuso que Estados Unidos organizara una conferencia entre naciones hemisféricas para considerar el establecimiento de una unión aduanera y mejorar las comunicaciones entre América del Norte y del Sur, pero al producirse el asesinato del presidente Garfield Blaine, este fue reemplazado por Frederick Theodore Frelinghuysen, quien canceló los planes para la conferencia.[107]

En la década de 1880, cuando Estados Unidos comenzó a formular una política panamericana, se enfrentó con la Argentina, una nación rica y poderosa con un sentido propio del "destino manifiesto" y con estrechos lazos culturales, espirituales y económicos con Europa. La generación de 1880 argentina, sin embargo, profesaba otro estilo de panamericanismo, que incluía a

todas las naciones iberoamericanas mas no a Estados Unidos. En 1888 la Argentina y Uruguay organizaron un congreso americano en Montevideo que ejemplificaba ese concepto. La Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay asistieron a esa conferencia. Los delegados suscribieron una serie de tratados sobre derecho mercantil internacional, propiedad literaria y artística, marcas comerciales, derecho penal y procesal. Refiriéndose al tema en años posteriores, el Departamento de Estado de Estados Unidos describiría a esa conferencia como "una reunión que por su naturaleza y para todos efectos y propósitos era sudamericana".[108]

Desde los comienzos, la Argentina adoptó una perspectiva mundial que no solo reflejaba su crecimiento y expansión, sino también su principal objetivo: distanciarse de Estados Unidos. También había otras barreras que impedían el intercambio comercial entre ambas naciones. La Ley de Lana y Productos de Lana (Wool and Woolens Act) promulgada por el Congreso de Estados Unidos en 1867 elevó los derechos arancelarios sobre la lana sin lavar y redujo las exportaciones de lana argentina a Estados Unidos de 37.000.000 de libras a 12.500.000. En 1882 las importaciones de lana argentina se redujeron a solo 2.000.000 de libras. En respuesta, Luis L. Domínguez, el ministro argentino en Washington, redactó un análisis detallado de las relaciones comerciales entre la Argentina y Estados Unidos para el secretario de Estado Frederick Frelinghuysen. El documento demostró que el gobierno argentino admitió importaciones de madera estadounidense, material ferroviario y productos agropecuarios li-

bres de derechos, mientras que los aranceles estadounidenses prácticamente excluían más de la mitad de las exportaciones argentinas.[109]

El 4 de marzo de 1889 Benjamin Harrison, ganador de las elecciones presidenciales de 1888, prestó juramento. El nuevo presidente nombró a James G. Blaine como secretario de Estado. Su objetivo era establecer una unión aduanera que facilitara el comercio entre las naciones del hemisferio y reemplazara a las potencias europeas. Blaine, quien en 1881 había propuesto una conferencia panamericana que jamás se reuniría, presidiría una que él no convocó. Hinton Rowan Helper, cónsul estadounidense en la Argentina, regresó a Washington muy entusiasta por el verdadero potencial de América Latina. En 1886, después de varios intentos fallidos, logró que se aprobara una ley que autorizaba la Primera Conferencia Panamericana, que se celebró en Washington entre el 20 de enero de 1889 y el 27 de abril de 1890. Ostensiblemente la Conferencia propondría el arbitraje como medio de solucionar las controversias regionales, pero su principal objetivo era promover la intensificación de las relaciones comerciales entre las repúblicas estadounidenses a través de una unión aduanera, como Blaine lo había propuesto.[110]

John B. Henderson, un acaudalado abogado y exsenador, encabezaba la delegación estadounidense de diez miembros. Esta delegación estaba compuesta por una mezcla de líderes políticos e industriales exitosos. Incluía a William Henry Trescott, Charles Flint, Thomas Baring, Andre Carnegie, Cornelius Bliss, Clement Studebaker, Morris Estee, Henry D. Davis, John F. Han-

son y Thomas Jefferson Coolidge. La delegación argentina estaba integrada por Vicente G. Quesada, quien se desempeñó como ministro argentino en Washington; Roque Sáenz Peña y Manuel Quintana. Quesada decidió no asistir a la Conferencia, ya que juzgó que su participación podría interferir con sus deberes diplomáticos. Sáenz Peña y Quintana llegaron a Washington el 2 y pasaron a la Sala Diplomática del Departamento de Estado. De acuerdo con el procedimiento establecido, era habitual que el miembro de la delegación anfitriona presidiera la conferencia. Blaine era un destacado diplomático con un gran interés en América Latina que había propuesto celebrar una reunión panamericana nueve años antes. Previamente a que comenzara la primera sesión, la mayoría de los delegados acordaron nombrar a Blaine presidente permanente de la asamblea; alegando una "enfermedad diplomática", los dos delegados argentinos boicotearon el procedimiento. A partir de entonces, los delegados argentinos se opondrían a cualquier iniciativa propuesta por la delegación estadounidense.[111]

La unión aduanera propuesta por Blaine fue rechazada por un comité que comprendía a Henderson, Sáenz Peña y otros seis delegados latinoamericanos. La mayoría de los miembros del comité presentaron una propuesta propia: que, si se formulara adecuadamente, conduciría en una fecha futura al establecimiento de la zona de libre comercio prevista por la propuesta original de la unión aduanera. Sáenz Peña y el delegado chileno no suscribieron este informe firmado por los delegados de Brasil, Colombia, México, Nicaragua y Estados Unidos. Los delegados argen-

tinos no pudieron derrotar el proyecto de unión aduanera por sí solos, porque ya había sido derrotado. El debate sobre ambas propuestas se dio antes de que la comisión comenzara el 15 de marzo. Henderson y Sáenz Peña pidieron la palabra. Sáenz Peña habló en primer lugar, en un discurso detallado y extenso en el que afirmaba la posición de la República Argentina en el mundo, al tiempo que elogiaba el libre mercado argentino y el principio del libre mercado. Sin duda reflejando el pensamiento de Domingo F. Sarmiento, Juan Bautista Alberdi y Vicente G. Quesada, quienes consideraron la Doctrina Monroe que proclamaba "América para los americanos" un documento egoísta, Sáenz Peña concluyó diciendo "que América sea para la humanidad".[112]

Sin embargo, la Conferencia todavía tenía ciertas cuestiones espinosas que resolver: el plan americano de reciprocidad y la abolición de las cuotas portuarias para estimular y la cuestión del arbitraje. En este último, las diferencias entre Estados Unidos y la Argentina se perfilaban claramente. La Argentina era partidaria de una forma que respetara la igualdad de todas las naciones y salvaguardara su independencia, y rechazaba todo tipo de intervenciones, Estados Unidos favorecía un plan obligatorio de arbitraje en un sentido general que "nunca sería compulsivo". El diccionario define el adjetivo "mandatorio" como una obligación moral mientras que el término "mandatorio" impone una obligación. Sin embargo, estos sofismas no lograron convencer a las más pequeñas de las repúblicas iberoamericanas, cuyo apoyo deseaba la delegación argentina. La delegación estadounidense se vio obligada a elegir un plan más moderado, pues no deseaba un

plan más estricto para el cual no tenía consenso u optar por la propuesta argentina. Harold Peterson concluye que la victoria fue de la Argentina.[113]

Si bien la victoria argentina en el Primer Congreso Panamericano despertó la admiración de algunos Estados latinoamericanos, esta no fue más que una fase temporal, ya que en los años siguientes estos mismos Estados se alinearían con Estados Unidos en otras conferencias. La actitud argentina motivó a Brasil a fortalecer los lazos económicos y diplomáticos con Washington, algo que a largo plazo sería contraproducente para el país del Plata.

Los sentimientos de la generación de 1880 hacia Europa fueron tipificados por lo expresado por Sáenz Peña en una carta al historiador Adolfo Saldías:

> Lo digo desde el fondo de mi corazón y sin pretender alejarnos de América, mis preferencias son hacia Europa en el sentido de nuestra cordialidad hacia las grandes potencias de las que no tenemos nada que temer y mucho que esperar.[114]

La conexión europea y la política exterior argentina hacia el resto de América Latina y Estados Unidos fueron consecuencia del extraordinario desarrollo experimentado por la economía argentina durante los cincuenta años entre 1860 y 1910. Desde el punto de vista argentino, el deseo de mantener estrechos lazos con Europa era lógico. Gran Bretaña no solo era el principal socio comercial de la Argentina, sino el país que más capital había

invertido en su economía. Las economías de ambos países eran complementarias. Como veremos en el próximo capítulo, la industria argentina no era capaz de suministrar el equipo ferroviario, o el equipo y las maquinarias necesarias para mantener la infraestructura del país por varias décadas. La iniciativa estadounidense de una zona libre de comercio amenazaba los intereses nacionales argentinos. Mas allá del hecho de que en sus exportaciones de carne de res y granos ambas naciones eran rivales comerciales en el mercado mundial, Estados Unidos no realizó esfuerzo alguno para mejorar las relaciones comerciales con la Argentina. Sin embargo, una ventana surgió en abril de 1894, cuando la administración de Grover Cleveland promulgó la Ley Arancelaria Wilson-Gorman, que impuso un impuesto a los réditos del 2% para financiar una reducción en las tarifas arancelarias. Como resultado, las barreras arancelarias que afectaban a las lanas argentinas derogadas en 1895 y las exportaciones argentinas a Estados Unidos alcanzaron su más alto nivel en la historia. En 1896, los niveles de estas exportaciones triplicaron los de 1894 y aumentarían aún más en 1897. Sin embargo, la política exterior de la realeza evidenciaría una notable continuidad hasta el comienzo de la Primera Guerra Mundial. Esta política se caracterizó por el mantenimiento de relaciones abiertas y fluidas con sus mercados naturales en Europa con prioridad, e implicaba un posible conflicto con Estados Unidos. La persistente resistencia en adoptar una política que aislaría a las Américas del Mundo del Viejo Mundo no solo era consistente con las directrices básicas de la tradición diplomática argentina, sino con la inserción del

país en el comercio internacional, así como el deseo de preservar ese comercio.[115]

La actitud de la delegación argentina encabezada por Sáenz Peña durante la Conferencia Panamericana de 1889 sentó la pauta para que otras delegaciones en futuras conferencias se opusieran a las iniciativas norteamericanas y los esfuerzos para establecer un liderazgo sobre las otras repúblicas latinoamericanas. Los líderes de la Argentina y Estados Unidos vieron a sus respectivos países y a América Latina bajo la misma luz. Ambas naciones creían fervientemente en su "destino manifiesto". Pero, como señaló Carlos Escudé, las diferencias eran solo de magnitud, ya que Estados Unidos era mucho más poderoso que la Argentina, y por lo tanto el "destino manifiesto" del país sudamericano era más modesto.[116]

La Segunda Conferencia Panamericana: Ciudad de México, 1901-1902

La Segunda Conferencia Panamericana fue un paso importante hacia la creación de un sistema panamericano. Después de aprobar las normas por las que se gobernaría la conferencia el 4 de noviembre, los delegados procedieron a nombrar a un presidente de la asamblea. Genaro Raigosa, jefe de la delegación mexicana, fue designado para ese cargo; José Higinio Duarte Pereira, el jefe de la delegación brasileña, fue elegido primer vicepresidente y Baltasar Estupinián, quien encabezaba la delegación salvadoreña, segundo vicepresidente. Posteriormente, se organi-

zaron diecinueve comisiones para tratar diversos temas, desde el arbitraje hasta el comercio regional y la codificación del derecho internacional, las regulaciones sanitarias, el transporte marítimo y fluvial, el ejercicio de las profesiones liberales, un ferrocarril panamericano, un canal transoceánico, así como el arbitraje, el comercio regional y la codificación del derecho internacional. La delegación argentina estaba constituida por Antonio Bermejo, Martín García Mérou y Lorenzo Anadón. La delegación estadounidense incluía a Henry G. Davis, William I. Buchanan, Charles M. Pepper, Wiley W. Foster y John Barret, y la delegación chilena, por Alberto Blest Gana, Emilio Bello Codecido, Joaquín Walker Martínez y Augusto Matte.[117]

Aunque se había logrado un módico progreso en la cuestión del arbitraje, todavía quedaban algunas cuestiones importantes por resolver. La Argentina y Chile tenían reservas hacia Estados Unidos. Chile estuvo involucrado en una disputa fronteriza de larga data con la Argentina. En mayo de 1889 la Argentina concluyó un protocolo conocido como tratado Quirno Costa-Vaca Guzmán. Según los términos de este acuerdo, la Argentina renunció a todas las reclamaciones a Tarija a cambio de un territorio boliviano conocido como la puna de Atacama. Pero la Argentina ignoraba que Chile había ocupado parte de la puna en 1883 y que el gobierno chileno había establecido una comisión encargada de la exploración el desierto de Atacama. Cuando esta comisión comenzó sus tareas, fue informada de manera educada pero firme que se hallaba en territorio argentino. El Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile envió un telegrama a su ho-

mónimo en Buenos Aires exigiendo que la Argentina se retirara de la puna, así como el reconocimiento de la jurisdicción chilena sobre ese territorio. De esta manera, la puna de Atacama añadió un nuevo e inquietante elemento a la ya prolongada y recalentada disputa fronteriza entre ambos países.[118]

Después de largas tratativas, y ante la probable amenaza de una guerra, los presidentes Roca de la Argentina y Errázuriz de Chile acordaron resolver la cuestión de la Puna en secreto. Mediante un acuerdo firmado el 2 de noviembre de 1898, se llevaría a cabo una conferencia internacional compuesta por diez delegados, cinco de cada país, que tratarían de llegar a un entendimiento, como la Argentina siempre había deseado. Si los delegados no lograban llegar a un acuerdo, la cuestión sería deferida a una comisión compuesta por un delegado argentino y otro chileno. Finalmente, con el arbitraje de William I. Buchanan, el embajador de Estados Unidos en la Argentina; José Evaristo Uriburu de la Argentina y Enrique Mac Iver de Chile actuarían como representantes de sus respectivos países. Las tratativas comenzaron en una sesión que duró desde el 21 hasta el 24 de marzo, pero las negociaciones se estancaron, ya que cada propuesta argentina fue rechazada, como también lo fueron las propuestas chilenas. Finalmente, Buchanan trazó una línea que dividió al territorio disputado en siete secciones. Cuatro veces Buchanan votó con el delegado argentino, dos veces con el chileno y en el resto del sector la votación fue unánime. Así, de un solo golpe de pluma se resolvió la enojosa cuestión de la puna de Atacama. De los

75.000 kilómetros cuadrados de territorio en disputa, 64.000 o 85% fueron a Argentina y 11.000 o 15% a Chile.[119]

A pesar de la oposición general de la prensa, el Senado chileno ratificó el acuerdo, muy a pesar de la oposición de radicales como Abraham König y Daniel Feliú, quienes cuestionaron la integridad de Buchanan, reflejando sin duda la actitud del negociador chileno, Mac Iver, el líder del Partido Radical. El debate en Chile alcanzó un nuevo punto álgido cuando conservadores como Joaquín Walker Martínez atacaron vehementemente la decisión y acusaron a Buchanan de albergar prejuicios. Cuando se desempeñaba como embajador de Chile en Buenos Aires en 1898 Joaquín Walker Martínez había abogado una guerra preventiva contra la Argentina. Se trataba de un curioso diplomático que desde su puesto en Buenos Aires enviaba a su gobierno obviamente informes falsos sobre la "falta de preparación" argentina para poder enfrentar una guerra e instaba a su gobierno iniciar las hostilidades inmediatamente, mientras Chile "todavía tenía algunas ventajas".[120]

La invitación extendida a Chile a la Segunda Conferencia de Repúblicas Americanas fue recibida por Carlos Morla Vicuña, el enviado chileno a Washington en febrero de 1900. Teniendo en cuenta la desagradable sorpresa recibida en la Primera Conferencia de 1889, cuando, contrariamente a la agenda previamente convenida varios Estados habían apoyado una propuesta de arbitraje obligatorio, los diplomáticos chilenos recibieron la noticia con recelo. La Argentina, mientras tanto, disfrutaba una próspera economía, cuyo comercio internacional aumentaba continua-

mente. Las exportaciones que en 1870 sumaban 23 millones de pesos oro y las importaciones 28,2 millones, en 1891 los totales llegaban a 103,4 millones y 62,2 millones. En 1902 las exportaciones ascendieron a 179,4 millones y las importaciones a 103,0 respectivamente. Los ingresos del gobierno también habían aumentado de 15,9 millones de pesos de oro en 1875 a 65,4 millones en 1902. La próspera economía fue acompañada por un creciente nacionalismo estimulado por una carrera de armamentos con Chile, carrera que la Argentina fácilmente ganó al invertir más en armamentos que su rival transandino.[121]

La Segunda Conferencia Panamericana comenzó el 21 de octubre de 1901 por la tarde. Al día siguiente García Mérou planteó el asunto de las tensas relaciones entre Colombia y Venezuela. Esto reveló el hecho de que la Argentina actuaba como portavoz de un grupo de naciones que incluían Bolivia, Brasil, Paraguay, Perú y Uruguay. Cuando el tema del litigio chileno-peruano surgió el 25 de octubre, la delegación peruana intentó obtener una declaración sobre el arbitraje que equivaldría a una intervención colectiva para promover sus demandas de recuperar aquellos territorios perdidos como resultado de la guerra del Pacífico. Chile no tenía intención de permitir que el asunto se tratara en la Conferencia. Después de algunas maniobras, Chile logró formar un comité compuesto por un delegado de cada país. La Argentina exigió la resolución de la controversia por el arbitraje obligatorio. Finalmente el 15 de enero los delegados de la Argentina, Bolivia, Colombia, Costa Rica, República Dominicana, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicara-

gua, Paraguay y Uruguay informaron a la asamblea que habían concluido un protocolo fuera de la Conferencia que reconocía el principio arbitral estipulado por la Convención de La Haya sobre la solución pacífica de controversias. Bermejo, jefe de la delegación argentina, reveló que, a fines de diciembre, su delegación había concluido un tratado sobre arbitraje obligatorio con los delegados de Bolivia, República Dominicana, El Salvador, Guatemala, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Luego de posteriores tratativas y choques diplomáticos, la Argentina, respaldada por un número significante de repúblicas iberoamericanas, había logrado un acuerdo de arbitraje obligatorio. Walker Martínez y otros delegados chilenos se encolerizaron e indignaron cuando, no obstante, la Argentina utilizó la Conferencia Panamericana para asestar un certero golpe contra Chile.[122]

Sucesivos gobiernos argentinos demostraron poco interés en la Conferencia Panamericana celebrada en Río de Janeiro en 1906 y en la de 1910, aunque Buenos Aires fue la sede de esta reunión. En abril de 1914 algunos marineros norteamericanos fueron arrestados por autoridades mexicanas en Tampico. De inmediato Estados Unidos exigió un saludo a la bandera estadounidense. Cuando el gobierno del general Victoriano Huerta rechazó esta demanda, el presidente Woodrow Wilson decidió proceder a utilizar la fuerza, y los buques de la Armada de Estados Unidos ocuparon el puerto de Vera Cruz. Por iniciativa de Rómulo S. Naón, el embajador argentino en Washington, los gobiernos de la Argentina, Brasil y Chile ofrecieron su media-

ción. William Jennings Bryan, el secretario de Estado, confirió que el presidente Wilson aceptaría sus buenos oficios. Por su parte, el 29 de abril Huerta y el líder de los rebeldes constitucionalistas, Venustiano Carranza, también indicaron su aceptación. Wilson había resuelto que Huerta tenía que dimitir y Carranza, quien había estaba comprometido a llevar a cabo reformas internas, habría de reemplazarlo. A la postre, Huerta renunció. En agosto Carranza arribó a Ciudad de México y asumió como jefe del gobierno. El 23 de noviembre, el presidente Wilson ordenó la evacuación de las tropas estadounidenses del territorio mexicano.[123]

La oposición a la presencia militar estadounidense en Nicaragua era agria e intensamente criticada por la opinión pública argentina. Sin embargo, otras consideraciones atemperaban tales sentimientos. Aunque en ese momento la influencia económica del capital británico aún preponderaba en la Argentina, el flujo de capital estadounidense se incrementaba constantemente. En 1924 dichas inversiones sumaban unos 100 millones de dólares, y en 1930 llegaban ya a los 335 millones. En términos de inversiones de empresas estadounidenses en América Latina, la Argentina figuraba en tercer lugar después de Cuba y México. Financieramente, la década de 1920 fue desastrosa para los agricultores estadounidenses. El auge experimentado durante la Primera Guerra Mundial, cuando tales exportaciones inundaban los mercados europeos, había terminado. Los precios comenzaron a bajar en el período inmediato de la posguerra y los agricultores europeos habían comenzado a producir de nuevo. El valor total

de la producción agrícola disminuyó de 21.400 millones de dólares en 1914 a 11.800 millones en 1929. Para proteger al sector agrícola estadounidense, en mayo de 1921 el Congreso de Estados Unidos impuso aranceles prohibitivos al trigo, lino, maíz, carne, pieles de lana y azúcar. Estos productos representan alrededor del 80% de las exportaciones argentinas a Estados Unidos en 1920, como puede observarse en el cuadro 2.10. La reducción de las exportaciones a Estados Unidos generó tensión entre Buenos Aires y Washington. Honorio Pueyrredón, embajador argentino en Washington, estaba firmemente convencido de que la Argentina simplemente no podía hacer negocios con Estados Unidos. A pesar de todos sus esfuerzos, los intentos de Pueyrredón de convencer al Departamento de Estado a derogar siquiera algunos de los nuevos aranceles fracasaron, y este traspié lo irritó sobremanera.[124]

La Sexta Conferencia Panamericana: La Habana, 1928

A fines de la década de 1920, la opinión pública argentina estaba extremamente alarmada y enojada por la intervención de Estados Unidos en la zona del Caribe. Simultáneamente, la prensa izquierdista estaba justificadamente indignada por la ejecución de dos inmigrantes italianos, Nicola Sacco y Bartolomeo Vanzetti, en Boston en agosto de 1927.[125]

Honorio Pueyrredón era un jurista graduado en la Universidad de Buenos Aires en 1896, donde más tarde dictaría cátedra. Fue asimismo un miembro muy activo de la UCR e yrigoyenista

confirmado. Designado ministro de Agricultura por Yrigoyen en 1916 y de Relaciones Exteriores algo después, Pueyrredón encabezó la delegación argentina en la Liga de las Naciones. En 1920, por instrucciones de Yrigoyen, la delegación argentina se retiró de la asamblea en protesta por el trato dispensado a los vencidos. En 1923 Pueyrredón sucedió a Tomás Le Breton como embajador en Estados Unidos, y finalmente en marzo de 1928 fue designado embajador en Cuba.[126]

Hay que recordar que Yrigoyen no nombró a hombres de capacidad alguna para cargos de gabinete. ¿Acaso no le había confiado al conde von Luxburg, el embajador alemán, que él era el único responsable de las relaciones exteriores?

Mientras visitaba Buenos Aires en 1988, me reuní con uno de mis antiguos profesores de secundaria, quien también ejercía la abogacía en esos días. Mi exprofesor se percató de que entre los libros que había adquirido había una biografía de Yrigoyen. Con ceño algo fruncido, cuando discurría sobre los integrantes del gabinete de Yrigoyen en detalle, sobre uno de ellos en particular comentó:

> Mi padre estudió derecho bajo Honorio Pueyrredón, supongo que sabrás que, durante la Primera Guerra Mundial, el embajador alemán se refirió a él como Asnorio Pueyrredón, y no fue el único en hacerlo, por cierto. Pueyrredón era una de las bestias amaestradas de Yrigoyen, cuya devoción perruna y actitud servil hacia el caudillo solo eran superadas por las del vicepresidente Elpidio González. Mi padre recordaba claramente cuando Pueyrredón hablaba con sus estudiantes o profesores más jóvenes lo hacía en tonos amedrentadores y moralizadores, un actor dramático. Era un hombrecillo

ofensivo y pedante que ciertamente tenía una opinión muy alta de sí mismo. [127]

Durante la conferencia de 1928 en La Habana, Estados Unidos patrocinó una agenda de las cuestiones económicas en una lista de temas, desde la neutralidad marítima y la simplificación de los procedimientos consulares hasta la regulación del tráfico ferroviario y la cooperación agrícola. Para dirigir la delegación argentina, el gobierno de Alvear eligió a Honorio Pueyrredón. Felipe A. Espil, el encargado de negocios, veterano de muchas conferencias internacionales que habían estado en Washington durante nueve años, y Laurentino Olascoaga completaron la delegación argentina.[128]

Previo a la Conferencia, el Departamento de Estado había recibido garantías del canciller argentino, Ángel Gallardo, de que su gobierno se oponía a la introducción de temas controversiales. Los gobiernos de Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, República Dominicana, El Salvador, Haití, Nicaragua y Venezuela propusieron garantías similares. Sin embargo, en vista de la creciente hostilidad hacia la intervención estadounidense en el Caribe, en retrospectiva el gobierno argentino consideró que era mejor no ser identificado públicamente con el "imperialismo yanqui". En consecuencia, el 13 de enero, el ministro interino de Relaciones Exteriores Antonio Sagarna ordenó a Pueyrredón que en el caso de que en un momento oportuno otra delegación presentara una resolución nicaragüense argumentaría a favor de la soberanía de los Estados y su interdependencia, sin confrontar

abiertamente con Estados Unidos. A pesar de estas instrucciones muy específicas, Pueyrredón aprovechó la oportunidad para expresar sus propias opiniones sobre el tema. Mientras en el seno de la asamblea se debatía un preámbulo de la convención propuesta sobre los atributos de la Unión Panamericana, Pueyrredón pretendió insertar una declaración favoreciendo la reducción de las barreras económicas. Charles Evans Hughes, el jefe de la delegación estadounidense, evitó hábilmente el tema sugiriendo que la Unión Panamericana prosiguiera con su agenda cultural.[129]

En otra reunión, convenida para tratar la codificación del derecho internacional, el presidente de la comisión, el peruano Víctor de Maúrtua, declaró que "toda nación tiene el mismo derecho a la independencia en el mismo sentido que tiene derecho a la felicidad". Cuando un miembro de la delegación salvadoreña añadió como amonestación "que ningún Estado tiene derecho a intervenir en los asuntos internos de otro", Pueyrredón aprovechó otra vez el momento para proclamar sus opiniones sobre el tema.[130]

La interpretación algo vaga de Maúrtua y la implicación de que Nicaragua no podía esperar una independencia absoluta fueron consideradas inaceptables por algunos de los delegados, y el comité se dividió en dos campos. Entre los países que apoyaban a Pueyrredón en principio y eran partidarios de una codificación formal del derecho internacional se hallaban Colombia, la República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Panamá y Paraguay. Naturalmente, Estados

Unidos, seguido de Cuba y Nicaragua, que favorecían la interpretación de Maúrtua. Brasil, Bolivia, Costa Rica, Cuba y Venezuela se mantuvieron neutrales. Después de que un subcomité establecido para arribar a un consenso no lograra realizar su cometido, el asunto fue pospuesto. En última instancia, irritados por el desafío de Pueyrredón a la política del gobierno argentino, tanto el presidente Alvear como su ministro de Relaciones Exteriores le ordenaron que firmase el convenio sobre aranceles propuesto por Hughes. A pesar de estas instrucciones, Pueyrredón se negó obstinadamente a obedecerlas y el 15 de febrero renunció como jefe de delegación argentina y embajador en Estados Unidos.[131]

Un embajador no representa al ministro de Relaciones Exteriores, sino al presidente de la República. Se ha sugerido que Pueyrredón podría haber tenido sus propias aspiraciones presidenciales, pero en aquellos días era ya evidente que el expresidente Yrigoyen surgiría como el ganador de las elecciones programadas para abril de ese año. Al contradecir y comprometer a Alvear, como el canciller Gallardo bien observaría en sus memorias, Pueyrredón se agraciaría aún más con Yrigoyen. La deslealtad de su vicepresidente y de su embajador en Washington fue sintomática de los insultos gratuitos que Alvear tuvo que soportar. A lo largo de su gobierno fue frecuentemente bloqueado por la apatía, las constantes intrigas y los esfuerzos concertados de los yrigoyenistas para bloquear sus proyectos en el Congreso. Esta campaña concertada e implacable se llevó a cabo con un odio sin límites, más intensa e incluso más feroz que los radicales per-

sonalistas normalmente demostraban hacia su *bête noire* habitual, la odiada oligarquía.[132]

Con comprensible tristeza, en su último mensaje al Congreso Alvear se refirió a la oposición y la indiferencia que encontró durante sus seis años de gobierno:

> Lo que voy a pediros es que permitan que mi sucesor complete, por el bien de la República, la tarea que no pude llevar a cabo. Me refiero a tanta iniciativa fecunda que el Honorable Congreso tienen en sus carpetas, esfuerzo de investigación y construcción doctrinaria, proyectos esterilizados porque los legisladores no compartieron con mi gobierno la misión de velar por el bien público o no hallaron oportuno o conveniente prestarle su atención. Nadie nos aliviará del cargo o la tristeza con que hemos de recordar lo que pudo ser y no se hizo.[133]

Notas

1 Harold F. Peterson, *Argentina, and the United States, 1810-1960* (State University of New York, 1964) pp. 353-355.

2 Horacio J. Cuccorese, *Historia económica financiera*, pp. 109-111; Adolfo Dorfman, *Evolución industrial argentina* (Losada, Buenos Aires, 1942) pp. 297-299.

3 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 112-114.

4 Charles R. Sargeant, *The Spatial Evolution of Buenos Aires, Argentina: 1870-1930* (Arizona State University, Tempe, 1974) p. 59, Merlin H. Forster, "Buenos Aires: Culture and poetry", *in* Stanley R. Ross y Thomas McGann (eds.), *Bue-*

nos Aires: 400 years (The University of Texas Press, Austin, 1982) p. 129, Carlos Ibarguren, *La historia que he vivido*, p. 382.

5 William Green y John Fricker, *The Air Forces of the World: Their history, development and present strength* (Mac Donald, Londres, 1958) pp. 45-46; José L. Picciuolo, *Historia de la Escuela Superior de Guerra Teniente General Luis María Campos* (Círculo Militar, Buenos Aires, 2000) p. 130.

6 William Green y John Fricker, *The Air Forces of the World*, pp. 65-66; Juan R. Couyoumdjian, *Chile y Gran Bretaña durante la Primera Guerra y la posguerra, 1914-1921* (Editorial Andrés Bello-Ediciones de la Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 1986) pp. 97-98.

7 Robert Potash, *The Army and Politics in Argentina, 1928-1945: Yrigoyen to Perón* (Stanford University Press, Stanford, 1969) p. 15; Eugênio Vargas García, "A diplomacia dos armamentos em Santiago: O Brasil e a Conferência Panamericana de 1923", *Revista Brasileira de História* (vol. 23, núm. 46, 2003) pp. 173-177.

8 Stanley E. Hilton, *Brazil and the Great Powers 1930-1939: The politics of trade rivalry* (University of Texas Press, Austin, 1975) p. 40; Bradford E. Burns, *The Unwritten Alliance*, p. 23.

9 Valerie J. Fifer, *Bolivia: Land, location and politics since 1825* (Cambridge at the University Press, 1972) pp. 101-118, 120-127.

10 Valerie J. Fifer, *Bolivia: Land, location and politics since 1825*, pp. 125-129; Benjamín Azcui, *Resumen histórico de las campañas del Acre, 1899-1903* (Intendencia de Guerra, La Paz, 1925) pp. 40-45, 92-94. Según Fifer, la expedición boliviana estuvo compuesta por 1.100 hombres.

11 Valerie J. Fifer, *Bolivia: Land, location and politics since 1825*, pp. 129-130; Benjamín Azcui, *Resumen histórico*, pp. 221-224.

12 Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 74-76.

13 Enrique Mosconi, *El petróleo argentino*, pp. 23-27.

14 Enrique Mosconi, *El petróleo argentino*, pp. 51-54; Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 90-91; "The Argentine oilfields", *The South American Journal* (18 de agosto de 1928).

15 Enrique Mosconi, *El petróleo argentino*, pp. 53-58.

16 Enrique Mosconi, *El petróleo argentino*, pp. 161-163.

17 Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 91-93.

18 Enrique Mosconi, *El petróleo argentino*, pp. 130-131.

19 Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 91; Antonio Vaquer, *Historia de la ingeniería en la Argentina* (Eudeba, Buenos Aires, 1968) pp. 273-274.

20 Enrique Mosconi, *El petróleo argentino*, pp. 131-136.

21 Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, p. 92; Enrique Mosconi, *El petróleo argentino*, pp. 151-152.

22 Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 6-7.

23 Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 46-47.

24 Enrique Mosconi, *YPF contra la Standard Oil* (AGEPE, Buenos Aires, 1958) pp. 127-128.

25 Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 46-47.

26 Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 103-106; Enrique Mosconi, *YPF contra la Standard Oil*, pp. 122-124.

27 Enrique Mosconi, *YPF contra la Standard Oil*, pp. 126.

28 Enrique Mosconi, *YPF contra la Standard Oil*, pp. 129-130.

29 Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 110-111.

30 Felix Weil, *The Argentine Riddle* (The John Day Company, Nueva York, 1944) pp. 36-37.

31 Felix Weil, *The Argentine Riddle*, p. 41.

32 Donna J. Guy, "«El rey algodón»: los Estados Unidos, la argentina y el desarrollo de la industria algodonera argentina", *Mundo Agrario* (vol. 1, núm. 1, 2000) pp. 1-14.

33 Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 80-81; Victor Bulmer-Thomas, *The Economic History of Latin America since Independence* (Cambridge University Press, Cambridge, 1994) p. 145; Donna J. Guy, "«El rey algodón»"; Félix Luna, *Ortiz: reportaje a la Argentina opulenta* (Sudamericana, Buenos Aires, 1978) pp. 94-95.

34 Joel Horowitz, *Argentina's Radical Party*, pp. 150-160.

35 Goodwin, *Los ferrocarriles británicos y la* UCR, pp. 233-241; Joel Horowitz, *Argentina's Radical Party*, p. 186.

36 Juan V. Orona, "Una logía poco conocida y la revolución del 6 de setiembre", *in* Juan V. Orona, Roberto M. Ortiz y Roberto Etchepareborda, *La crisis de 1930. Ensayos: Etchepareborda, Ortiz y Orona* (CEAL, Buenos Aires, 1983) pp. 107-108.

37 Félix Luna, *Ortiz: reportaje a la Argentina opulenta*, pp. 85-93.

38 Robert Potash, *The Army and Politics in Argentina*, pp. 3-4, 12; Félix Luna, *Alvear* (Sudamericana, Buenos Aires, 1988) pp. 63-65; Juan V. Orona, "Una logía poco conocida y la revolución del 6 de setiembre, pp. 110-111.

39 José Luis Picciuolo, *Historia de la Escuela Superior de Guerra*, pp. 101-103, 126, 16; Jacinto Yaben, *Biografías argentinas y sudamericanas* (Metrópolis, Buenos Aires, 5 vols., 1938-1940) vol. V, pp. 940-943.

40 Fued G. Nellar (ed.), *Reseña histórica y orgánica del Ejército Argentino* (Círculo Militar, Buenos Aires, 3 vols, 1972) vol.

III, pp. 57-205; informe del agregado militar de Estados Unidos (en lo sucesivo denominado "Informe M.A."). 3153 del 6 de junio de 1923; informe M.A. 3609 del 7 de abril de 1926, para la reorganización; informe M.A. 3353 del 14 de noviembre de 1925; informe M.A. 3726 del 15 de noviembre de 1926 para las maniobras anuales, informe M.A. 3850 del 19 de diciembre de 1927, para la organización y número de efectivos.

41 Humberto F. Burzio, "Armada Nacional", *HAC* (vol. II, 2.ª sección) pp. 402-40; Pablo E. Arguindeguy y Horacio Rodríguez, *Las fuerzas navales argentinas*, pp. 200-203.

42 Robert Potash, *The Army and Politics*, p. 17; "Armada de la República Argentina", *Pucará* (serie II, vol. 11, núm. 1) pp. 16-34, informe M.A. 3451 del 27 de octubre de 1935.

43 Carlos Ibarguren, *La historia que he vivido*, pp. 375-377; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 102-104.

44 Para más detalles, David Rock, *Politics in Argentina*, pp. 229-230; Joel Horowitz, "Bosses and clients", pp. 634-640; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, p. 107, Raúl A. Molina, "Presidencia de Alvear", pp. 294-297.

45 Elena Salerno y Andrés Regalsky, "Mercado de capitales y endeudamiento público", pp. 153-188; Fernando de Bordeje y Montero, *Vicisitudes de una política naval* (Editorial San Martín, Madrid, 1978) p. 512. Los dos destructores fueron vendidos a la Argentina por 23.719.234 pesetas, menos la suma de 130.000 pesetas para los equipos de radio y

350.000 pesetas para los cañones antiaéreos construidos por la SECN que fueron entregados a la Armada española.

46 Raúl A. Molina, "Presidencia de Alvear", pp. 312-327; Harold F. Peterson, *Argentina and the United States*, pp. 353-355; Horacio J. Cuccorese, *Historia económica financiera argentina*, pp. 109-1112; Adolfo Dorfman, *Evolución industrial argentina*, pp. 297-299.

47 Merlin H. Forster, "Buenos Aires: Culture and poetry", pp. 128-129.

48 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 112-114.

49 Charles R. Sargeant, *The Spatial Evolution of Buenos Aires*, p. 59; Merlin H. Forster, "Buenos Aires: Culture and poetry"; Carlos Ibarguren, *La historia que he vivido*, p. 382.

50 Barrington to Foreign Office, 5 de mayo de 1902; Juan José Fernández, "Los pactos de Mayo y la diplomacia británica", *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* (vol. 32, núm. 73, 1965) pp. 111-115; Gustavo Ferrari, *Conflicto y paz con Chile, 1898-1903* (Eudeba, Buenos Aires, 1968) pp. 44-51.

51 Rodrigo Fuenzalida Bade, *La Armada de Chile: desde la alborada al sesquicentenario, 1813-1968* (Santiago de Chile, Armada de Chile, 4 vols, 1978) vol. IV, pp. 1083-1085, Exequiel González Madariaga, *Nuestras relaciones con Argentina: una historia deprimente* (Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1974) vol. III, pp. 184-190, 200, 226-227, 243; George V. Rauch, "Relevancia de los cruceros acorazados clase

Garibaldi en nuestra historia naval", *Boletín del Centro Naval* (vol. 125, vol. 816, 2007) pp. 169-175; William F. Sater, *The Heroic Image in Chile: Arturo Prat, secular saint* (University of California Press, Berkeley, 1973) vol. IV, pp. 135-138; Clodoaldo Bueno, *A República e sua política exterior, 1899 a 1902* (UNESP, São Paulo, 1995) pp. 246-247; John M. Andrade, *Latin American Military Aviation* (Midland County Publications, 1982) pp. 95-96. En 1927 la Fuerza Aérea poseía 18 cazas Curtiss P-1 y 26 Vickers Wibault capaces de velocidades de 240 kilómetros por hora, 18 Vickers Vixen bombarderos livianos, 6 bombarderos trimotores Junkers R-42 y ordenó 40 Curtiss bombarderos livianos, Frederick Pike, *Chile and The United States*, pp. 231-232.

52 João Paulo Alsina Jr., "Rio Branco, grand strategy and naval power", *Revista Brasileira de Política Internacional* (vol. 57, núm. 2, 2014) pp. 9-14.

53 David Topliss, "The Brazilian Dreadnoughts, 1904-1914", *Warship International* (vol. 25, núm. 3, 1988) pp. 240-246. El acorazado HMS *Dreadnought* era un diseño revolucionario que desplazaba 18.140 toneladas (normal) y de 21.008 toneladas (completo) y sirvió de modelo a todos los acorazados botados posteriormente. Todos los acorazados anteriores portaban un armamento principal de cuatro piezas de 280 o 304 mm, y un armamento secundario de 102, 120, o 152 mm. HMS *Dreadnought* fue el primer acorazado que portaba un armamento principal de doce cañones Vickers de 305 mm y 45 calibres.

54 Arne Brunner, "The tragicomedy of the Brazilian Dreadnoughts", *Pucará* (vol. 2, núm. 1, 1982) pp. 23-26; Seward W. Livermore, "Battleship Diplomacy in South America", *The Journal of Modern History* (vol. 16, 1944) pp. 31-39.

55 Seward W. Livermore, "Battleship diplomacy in South America", pp. 31-39, Arne Brunner, "The tragicomedy of the Brazilian Dreadnoughts", pp. 12-14. De los doce destructores ordenados en 1911 solo cuatro fueron entregados a la Armada Argentina. El cuarteto ordenado a los astilleros británicos fue vendido a Grecia en 1912. Los cuatro en construcción en astilleros franceses fueron rechazados por defectos evidentes en su fabricación y por no cumplir con las fechas de finalización. Quedaron en la Marina francesa en 1914. Otros cuatro fueron ordenados al astillero alemán Krupp para reemplazar los barcos de fabricación francesa, pero al estallar la Primera Guerra Mundial estos fueron incorporados a la Armada Imperial Alemana como G-101-G-104 y hundidos por sus propias tripulaciones en Scapa Flow en 1919.

56 El armamento principal de los acorazados clase Rivadavia consistía en doce cañones Bethlehem Mk. 7 de 305 mm y 50 calibres que disparaban un proyectil de 870 libras. El armamento secundario se componía de 12 Bethlehem de 152 mm y 50 calibres que disparaban proyectiles de 105 libras. Estos barcos eran más rápidos, mejor protegidos que sus homólogos brasileños, y debido a una mejor disposición

de su armamento principal, a diferencia de los acorazados brasileños, podían disparar salvas con los doce cañones de 305mm. Los buques argentinos poseían una batería secundaria de doce cañones de 152 mm de 50 calibres, que disparaban un proyectil de 105 libras, y los brasileños una batería de veintidós cañones de 120 mm y un proyectil de 45 libras, Seward W. Livermore, "Battleship diplomacy in South America", pp. 44-45; Richard Hough, *The Great Dreadnought: The Strange story of the Mightiest Battleship of World War I* (Harper & Row, Nueva York, 1967) pp. 28-29.

57 Enrique Dick, *Velas y vapor* (Instituto Browniano, Buenos Aires, 2002) p. 163; Arne Brunner, "The tragicomedy of the Brazilian Dreadnoughts", pp. 17-18; Seward W. Livermore, "Battleship diplomacy in South America", p. 46.

58 Arne Brunner, "The tragicomedy of the Brazilian Dreadnoughts", pp. 23-25.

59 Stanley E. Hilton, *Brazil and the Great Powers 1930-1939*, p. 40; Bradford E. Burns, *The Unwritten Alliance*, p. 23.

60 Lewis Tambs, "Geopolítica del Amazonas", *Estrategia* (núm. 45, 1977) pp. 90-91; Valerie J. Fifer, *Bolivia: land, location and politics since 1825*, pp. 101-118, 120-127.

61 Valerie J. Fifer, *Bolivia: land, location and politics since 1825*, pp. 125-129; Benjamín Azcui, *Resumen histórico*, pp. 40-45, 92-94. Según Fifer, la expedición boliviana estuvo compuesta por 1.100 hombres.

62 William Green y John Fricker, *The Air Forces of the World*, pp. 45-46, 55-56; José Luis Picciuolo, *Historia de la Escuela Superior de Guerra Teniente General Luis María Campos*, p. 130; Juan R. Couyoumdjian, *Chile y Gran Bretaña durante la Primera Guerra y la posguerra*, pp. 97-98.

63 João Paulo Alsina Jr., "Rio Branco, grand strategy and naval power", pp. 9-14; Winston Thorson, "Pacific Northwest Opinion on the Washington Conference", *The Pacific Northwest Quarterly* (vol. 37, núm. 2, 1946) pp. 109-114; Eugênio Vargas García, "A diplomacia dos armamentos em Santiago", pp. 176-177; William Belmont Parker, *Argentines of Today* (The Hispanic Society of America, Nueva York, vol. I, 1920) pp. 43-45. Malbrán fue cónsul argentino en Gran Bretaña durante 1899-1903, cuando la disputa fronteriza con Chile llevó a ambos países al borde de la guerra.

64 Horacio Zorraquín Becú, *Malbrán, el embajador* (CARI, Buenos Aires, 1993) pp. 15-17; Winston Thorson, "Pacific Northwest Opinion on the Washington Conference", pp. 109-114; Vargas García, "A diplomacia dos armamentos em Santiago", pp. 178-181.

65 Eugênio Vargas García, "A diplomacia dos armamentos", pp. 182-183, 188; Arne Brunner, "The tragicomedy of the Brazilian Dreadnoughts", pp. 23-26; Julio H. Rubé, *Hacia Caseros, 1850-1852* (La Bastilla, Buenos Aires, 1975) pp. 110-111. Para detalles sobre la rivalidad entre Argentina y Brasil, James Scobie, *La lucha por la consolidación de la nacionalidad argentina, 1852-1862* (Hachette, Buenos Aires, 1964);

Harris G. Warren, *Paraguay: An informal history* (University of Oklahoma Press, Norman, 1949); Harris G. Warren y Kathleen Warren, *Paraguay and the Triple Alliance: The post-war decade, 1869-1878* (The University of Texas, Austin, 1978).

66 William Belmont Parker, *Argentines of Today*, pp. 43-45; Harold F. Peterson, *Argentina, and the United States, 1810-1960*, pp. 372-374; Arne Brunner, "The tragicomedy of the Brazilian Dreadnoughts", pp. 18-19, 27 ; Robert L. Scheina, *Latin America: A naval history, 1810-1987* (Naval Institute Press, Maryland, 1987) pp. 92-93; Michael J. Whitley, *Battleships of World War Two: An international encyclopedia* (Naval Institute Press, Annapolis, 1998) pp. 27-29.

67 Eugênio Vargas García, "A diplomacia dos armamentos", pp. 186-187; Harold F. Peterson, *Argentina, and the United States, 1810-1960*, pp. 364-372; Mario Barros, *Historia diplomática de Chile, 1541-1938* (Ariel, Barcelona, 1970) pp. 353, 640; Juan M. Salceda Olivares, "México y la v Conferencia Panamericana: un campo de batalla diplomática contra el intervencionismo norteamericano", *Tzintzun. Revista de estudios históricos* (núm. 50, 2009) pp. 61-66, 77-80; Raúl A. Molina, "Presidencia de Marcelo T. de Alvear", p. 328.

68 Juan M. Salceda Olivares, "Mexico y la Conferencia Panamericana", pp. 84-92.

69 Juan M. Salceda Olivares, "Mexico y la Conferencia Panamericana", pp. 93-94.

70 Eugênio Vargas García, "A diplomacia dos armamentos", pp. 183-190.

71 Arne Brunner, "The tragicomedy of the Brazilian Dreadnoughts", pp. 29-32. Mientras que los argentinos se referían al desplazamiento normal de sus acorazados, los brasileros citaban el tonelaje completo de los suyos.

72 Eugênio Vargas García, "A diplomacia dos armamentos", pp. 187-189; Ricardo Donoso, *Alessandri, agitador, demoledor: cincuenta años de vida política de Chile* (FCE, Ciudad de México, 2 vols., 1965-1954) vol. I, p. 333-334.

73 Juan M. Salceda Olivares, "México y la V Conferencia Panamericana", p. 95; Harold F. Peterson, *Argentina and The United States*, p. 372; Mario Barros, *Historia diplomática*, pp. 696-698.

74 Arne Brunner, "The tragicomedy of the Brazilian Dreadnoughts", pp. 34-36.

75 Arne Brunner, "The tragicomedy of the Brazilian Dreadnoughts", pp. 45-46; Eugênio Vargas García, "A diplomacia dos armamentos", pp. 194-197.

76 Documento 832.34/182, el secretario de Estado al encargado de negocios en Brasil, Sheldon L. Crosby, 11 de junio de 1924.

77 Documento 832.24/183. El encargado en Brasil Sheldon L. Crosby al secretario de Estado, 15 de junio de 1924.

78 Documento 832.34/185, el secretario de Estado al encargado en Brasil l Sheldon L. Crosby, 26 de junio de 1924.

79 Documento 832.34/188 del secretario de Estado al embajador en Brasil Edwin Vernon Morgan, 1925; documento 832.34/189 del embajador en Brasil Edwin Vernon Morgan al secretario de Estado, 10 de diciembre de 1924.

80 George V. Rauch, *Conflict in the Southern Cone*, pp. 118-122.

81 Robert A. Hart, *The Great White Fleet, Its Voyage Around the World: 1907-1909* (Little, Brown & Co., Boston, 1965), pp. 122-123.

82 Michael J. Whitley, *Battleships of World War Two*, pp. 26-29.

83 Pablo E. Arguindeguy, *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, vol. v, pp. 2103-2120; Arne Brunner, "The tragicomedy of the Brazilian Dreadnoughts", pp. 44-46; Michael J. Whitley, *Battleships of World War Two*, pp. 18-22.

84 Arne Brunner, "The tragicomedy of the Brazilian Dreadnoughts", pp. 44-46; Michael J. Whitley, *Battleships of World War Two*, pp. 18-22.

85 Seward H. Livermore, "Battleship diplomacy", p. 48; Pablo E. Arguindeguy y Horacio Rodríguez, *Las fuerzas navales argentinas*, pp. 204-209, 215-227; *The Review of The River Plate*, 9 de junio de 1939, "The Minister of Marine on Argentine Naval Defenses", 12 de septiembre de 1941, "$ 712 million on Naval Rearmament". A fines de la década de

1920 La Armada Argentina incorporó a la flota cinco grandes destructores del tipo conocido en ese entonces como *Flotilla Leaders* (cabeza de flotilla). En 1933 la Armada recibió tres submarinos adquiridos en Italia, a los que siguieron siete destructores construidos en astilleros británicos en 1938 y un crucero ligero en 1939. Durante ese período Chile adquirió seis destructores y tres submarinos en astilleros ingleses. Por su parte, Brasil adquirió un submarino en 1927, tres adicionales en 1938 y ordenó en astilleros ingleses seis destructores de un tipo similar a los recibidos por la Armada Argentina. en 1938. Sin embargo, al estallar la Segunda Guerra Mundial, Inglaterra incautó estos buques.

86 Frederick M. Nunn, *Civil Military Relations in Chile, 1891-1938* (Ph. D. Dissertation, The University of New Mexico, 1963) pp. 1153-115; George V. Rauch, *Conflict in the Southern Cone*, pp. 147-148.

87 Frederick B. Pike, *Chile and the United States*, p. 34; Robert Burr, *By Reason of By Force: Chile and the balancing of power in South America, 1830-1905* (University of California Press, Berkeley, 1967) p. 204.

88 Robert Burr, *By Reason of By Force*, p. 204.

89 George V. Rauch, *Conflict in the Southern Cone*, pp. 110-111, 150-156.

90 Frederick B. Pike, *Chile and the United States*, p. 89.

91 Francisco A. Encina, *Nuestra inferioridad económica* (Editorial Universitaria, Santiago de Chile, 1986) p. 107.

92 Francisco A. Encina, *Nuestra inferioridad económica*, p. 107.

93 Parliamentary Papers, XX, p. 39, *in* Henry S. Ferns, *Great Britain and Argentina in the Nineteenth Century* (Oxford University Press, Londres, 1960) p. 387.

94 Parliamentary Papers, XXII, *in* Henry S. Ferns, *Great Britain and Argentina in the Nineteenth Century*, p. 387. Para detalles sobre los nuevos métodos de producción introducidos después de la "campaña del desierto", Juan C. Vedoya, *La Campaña del Desierto y la tecnificación ganadera* (Buenos Aires, Eudeba, 1981) pp. 101-104.

95 Encina molestó a Donoso hasta tal punto que dedicó dos volúmenes a denunciarlo. Ricardo Donoso, *Francisco A. Encina: simulador* (Editorial Ricardo Nuepert, Santiago de Chile, 2 vols., 1969-1970).

96 Charles C. Griffin, "Francisco Encina and Revisionism in Chilean History", *HAHR* (vol. 37, núm. 1, 1957) pp. 1-28.

97 Ricardo Caillet-Bois, *Cuestiones internacionales* (Eudeba, Buenos Aires, 1970) pp. 78-79; Alfredo M. Serres Güiraldes, *La estrategía del general Roca* (Pleamar, Buenos Aires) pp. 68-69, 160-167, 187, 238-239. Para detalles adicionales de la conexión entre Chile y los indios, Manuel J. Olascoaga, *Estudio topográfico de La Pampa y Río Negro* (Eudeba, Buenos Aires, 1974) pp. 104-110, 203-215. El coronel Olascoaga fue un experto cartógrafo que concordaba con la opinión del general Roca respecto de la cuestión patagónica. Había sido

opositor del gobierno argentino y se exilió en Chile, donde se desempeñó como periodista. En 1867 exploró Araucanía, la frontera india chilena y publicó un mapa de esa región que fue adoptado por el Ejército chileno. Luego de regresar a la Argentina, publicó una serie de artículos que atrajeron la atención de Roca, quien le restauró su antiguo rango militar y lo designó jefe del Departamento de Cartografía.

98 Ricardo Caillet-Bois, *Cuestiones internacionales*, pp. 73-74.

99 Alfredo M. Serres Güiraldes, *La estrategía del general Roca*, pp. 81-82.

100 Juan Carlos Walther, *La Conquista del Desierto* (Eudeba, Buenos Aires, 1970) pp. 460-467, 479-480, 514-517; Félix Best, *Historia de las guerras argentinas: de la independencia, internacionales, civiles y con el indio* (Peuser, Buenos Aires, 2 vols., 1960) vol. II, pp. 398-401.

101 Oscar Espinosa Moraga, *El precio de la paz chileno-argentina* (Nascimento, Santiago de Chile, 3 vols., 1969) vol. II, pp. 230-231. Una escaramuza entre fuerzas militares argentinas y chilenas tuvo lugar el 17 de febrero de 1883 en Pulmarí. Un pequeño destacamento de dieciséis hombres al mando del coronel Díaz seguía las huellas de una banda de hostiles que los rodearon. Díaz hábilmente dispuso sus fuerzas detrás de las rugosidades del terreno. Mientras los indios atacaban, Díaz divisó un destacamento chileno de cuarenta o cincuenta hombres que avanzaba bajo la bandera blanca y se

aproximaba por el flanco izquierdo. Un mes antes, en el mismo lugar, bajo similares circunstancias, cuando otro destacamento del Ejército Argentino al mando del capitán Emilio Crouzeilles y el teniente Escano perseguían a una banda de hostiles, se habían topado con un destacamento de soldados chilenos que en aquella ocasión también avanzaban ondeando una bandera blanca. Crouzeilles y Lezcano se adelantaron hacía ellos, pero fueron muertos por descargas de fusilería. Los soldados chilenos avanzaban desplegados en guerrilla. Los soldados chilenos lanzaron una carga a la bayoneta cuando Díaz ordenó romper fuego. Las fuerzas chilenas se batieron en retirada, dejando seis fusiles Martini Henry (sic), paquetes de municiones, un quepi y una cartuchera con la inscripción "Guardia Nacional", seis muertos y un número de heridos. Las tropas argentinas sufrieron dos muertos. Manuel Prado, *La conquista de la pampa* (Hachette, Buenos Aires, 1960) pp. 153. Telegrama 337, T. O. Osborne a Frelinghuysen, 21 de enero 1883. Según Osborne, los indios de lanza perdieron a cien de los suyos. Espinosa Moraga vio el encontronazo de una forma muy *sui generis*: "No bien trascendió la noticia, una ola de indignación sacudió a todo Chile, despertando el odio instintivo antiargentino que trae al mundo todo chileno al nacer".

102 Raúl A. Molina, "Presidencia de Marcelo T. de Alvear", pp. 354-355; Arturo Capdevila, "Primera presidencia de Yrigoyen", p. 248; Alberto Conil Paz y Gustavo Ferrari, *Política exterior argentina, 1930-1962* (Huemul, Buenos Aires,

1965) p. 38; Ysabel F. Rennie, *The Argentine Republic*, pp. 209-210.

103 Valerie J. Fifer, *Bolivia: Land, location and politics since 1825*, pp. 190-191; Cecilia A. Fandos y María T. Bovi, "Un cuerpo sin cabeza: el Ferrocarril Central Norte, 1890-1925, debates y balances en torno al «progreso» de Jujuy (Argentina)", *TST: Transportes, Servicios y Comunicaciones. Revista de historia* (núm. 21, 2011) pp. 142-169; Alejandro Benedetti, "El Ferrocarril de Huaytiquina, entre el progreso y el fracaso: aproximaciones desde la geografía histórica del territorio de los Andes", *Revista Escuela de Historia* (año IV, vol. 1, núm. 4, 2005) pp. 1-26.

104 Valerie J. Fifer, *Bolivia: Land, location and politics since 1825*, p. 191; Alejandro Benedetti, "El Ferrocarril de Huaytiquina". La conexión con Chile no sería finalizada hasta 1946.

105 David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War* (Bookman Associates, Nueva York, 1960) pp. 43-45.

106 Raúl A. Molina, "Presidencia de Marcelo T. de Alvear", pp. 334-335.

107 David Rock, *The British in Argentina: Commerce, settlers and power, 1800-2000* (Palgrave Macmillan, Londres, 2019); Ernesto Tornquist, *El desarrollo económico de la República Argentina*, pp. 145-158; George V. Rauch, *Conflict in the Southern Cone*, pp. 64-65; Thomas F. McGann, *Argentina, the United States and the Pan American System*, pp. 85-86.

108 Thomas F. McGann, *Argentina, the United States and the Pan American System*, pp. 70-71.

109 Joseph A. Tulchin, *La Argentina y los Estados Unidos*, pp. 74-75; Harold F. Peterson, *Argentina and the United States*, pp. 224-227.

110 Joseph A. Tulchin, *La Argentina y los Estados Unidos*, p. 76.

111 Homer E. Socolosky y Allan B. Spetter, *The Presidency of Benjamin Harrison* (University Press of Kansas, 1987) pp. 115-126; Harold F. Peterson, *Argentina and the United States*, p. 280; Juan Pablo Scarfi, "Hacia un orden legal regional: Vicente Quesada y la construcción del derecho internacional latinoamericano", *Revista de Historia de América* (núm. 156, 2019) p. 133; Thomas F. McGann, *Argentina, the United States and the Pan American System*, pp. 130-131; Joseph A. Tulchin, *La Argentina y los Estados Unidos*, pp. 75-76.

112 Thomas F. McGann, *Argentina, the United States and the Pan American System*, pp. 154-158; Juan Pablo Scarfi, "Hacia un orden legal regional", pp. 132-133.

113 *Minutes of the International American Conference* (Government Printing Office, Washington, 1890) pp. 695-698; Harold F. Peterson, *Argentina and the United States*, p. 282.

114 Joseph A. Tulchin, *La Argentina y los Estados Unidos*, p. 78.

115 Harold F. Peterson, *Argentina and the United States*, pp. 225-227; Joseph A. Tulchin, *La Argentina y los Estados Unidos*,

pp. 83-85; Carlos Escudé, *Gran Bretaña, los Estados Unidos y la declinación argentina, 1942-1949* (De Belgrano, Buenos Aires, 1983) p. 48.

116 *El Perú en la Conferencia Internacional de México, 1901-1902* (Imprenta del Gobierno, Lima, 1901-1902) pp. 4-14; Carlos Escudé, *Gran Bretaña, los Estados Unidos y la declinación argentina, 1942-1949* (De Belgrano, Buenos Aires, 1983) p. 48.

117 Carlos Escudé, *Gran Bretaña, los Estados Unidos y la declinación argentina*, p. 49.

118 George V. Rauch, *Conflict in the Southern Cone*, pp. 170-172.

119 George V. Rauch, *Conflict in the Southern Cone*, pp. 178-180.

120 Frederick B. Pike, *Chile and the United States*, pp. 123-124; George V. Rauch, *Conflict in the Southern Cone*, pp. 178-179.

121 Frederick B. Pike, *Chile and the United States*, p. 126; Ernesto Tornquist, *El desarrollo económico*, p. 140; Vicente Vázquez Presedo, *El caso argentino: migración de factores, comercio exterior y desarrollo, 1875-1914* (Eudeba, Buenos Aires, 1975) p. 93; George V. Rauch, *Conflict in the Southern Cone*, pp. 147-159, 126.

122 Thomas F. McGann, *Argentina, the United States and the Pan American System*, pp. 202-209; Frederick B. Pike, *Chile and the United States*, pp. 130-131.

123 Carlos Escudé, *Gran Bretaña, los Estados Unidos y la declinación argentina*, pp. 43-44; Harold F. Peterson, *Argentina and the United States*, pp. 271-274.

124 Raúl A. Molina, "Presidencia de Marcelo T. de Alvear", pp. 334-335; Isidoro Ruiz Moreno, *Historia de las relaciones exteriores Argentinas* (Perrot, Buenos Aires, 1961) pp. 267-268; Robert Burr, *By Reason of By Force*; pp. 208-215; George V. Rauch, *Conflict in the Southern Cone*, pp. 171-175.

125 John D. Hicks, *Republican Ascendancy, 1921-1931* (Harper & Row, Nueva York, 1963) pp. 17-19; Joseph A. Tulchin, *La Argentina y Los Estados Unidos*, pp. 126-127.

126 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 123-125.

127 Entrevista con el profesor Italo Trimarchi, Buenos Aires, 14 de febrero de 1988.

128 David Sheinin, *Argentina and the United States at the Sixth Pan American Conference: Havana 1928* (Research Paper 25, University of London, Institute of Latin American Studies, 1991) p. 27.

129 Harold F. Peterson, *Argentina and the United States*, pp. 374-375.

130 David Sheinin, *Argentina and the United States*, pp. 7-8; Harold F. Peterson, *Argentina and the United States*, pp. 376.

131 David Sheinin, *Argentina and the United States*, pp. 10-12; Mario Barros, *Historia diplomática de Chile*. Barros evita todos los detalles relevantes de la conferencia en La Habana

y solo observa que "las delegaciones del Perú y Chile competían en cortesía y colaboración".

132 Harold F. Peterson, *Argentina and the United States*, pp. 376-377; David Sheinin, *Argentina and the United States*, pp. 12-14; Ángel Gallardo, *Memorias para mis hijos y nietos* (Academía Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1982) pp. 494-496; Raúl A. Molina, "Presidencia de Marcelo T. de Alvear", p. 342.

133 Raúl A. Molina, "Presidencia de Marcelo T. de Alvear", p. 342.

CAPÍTULO 3
El retorno de Yrigoyen

Si bien algunos historiadores han caracterizado a Alvear como un presidente débil, estaba lejos de ser frágil o indeciso. Era un caballero de la vieja escuela, tal vez demasiado caballeroso con sus enemigos y respetuoso del sistema legal como para recurrir a las tácticas tan libremente empleadas por Yrigoyen. La paradoja fue que sus enemigos más recalcitrantes eran sus antiguos compañeros radicales, los que formaron la facción personalista. Aunque Alvear disfrutó del apoyo de los antipersonalistas, su lealtad a su antiguo camarada, Hipólito Yrigoyen, le impidió alinearse con ellos. En aras de la unidad del partido radical se negó a contrarrestar la propaganda viciosa llevada a cabo por los yrigoyenistas o a intervenir en las provincias sin el consentimiento del Congreso, como Yrigoyen había hecho tantas veces para alterar la situación política a su favor.[1]

Examinemos la situación en Buenos Aires. Era la más grande, rica y poblada de las catorce provincias que comprendían la República Argentina en esos tiempos. También era una provincia fundamental en las elecciones. En 1916 Yrigoyen nombró a José María Cantilo, amigo personal, como interventor federal en esa provincia. Cantilo sirvió como coadyuvante hasta 1918 y fue elegido gobernador en 1922. Su mandato fue muy productivo, ya que emprendió una serie de obras públicas que beneficiaron

no solo al suburbio de Avellaneda, sino también a la provincia en conjunto. Además, bajo su mandato se dio impulso a la construcción de carreteras y puentes, y a la ampliación del sistema público de alcantarillado. Cantilo fue pionero en el desarrollo de viviendas accesibles, inaugurando el barrio Cafferata, un conjunto de viviendas subsidiadas por la Ley de Casas Baratas. En 1922, mediante Nicolás Salas Sánchez, aliado de Alberto Barceló –el electo intendente conservador de la Municipalidad de Avellaneda–, Cantilo empleó la amenaza de la intervención federal para conseguir el apoyo de ese caudillo.[2]

El 10 de septiembre de 1914 Barceló instituyó un sistema de ollas populares, un equivalente local de los comedores de sopa que iniciaría Al Capone en Chicago durante la Gran Depresión. Fue un programa de corta duración que fue cancelado en octubre debido al aumento del costo, pero en su apogeo sirvió más de 30.000 comidas al día. Sin embargo, había un lado oscuro en su naturaleza. La asociación del intendente con jugadores, dueños de burdeles y bien conocidos gánsteres era de dominio público.[3]

Durante la gobernación de Cantilo, el número de escuelas, hospitales e instituciones patrocinados por el gobierno para seguir aplicando métodos de investigación científica aplicables en la agricultura aumentó considerablemente. Sin embargo, para pagar este extenso programa de obras públicas, la provincia de Buenos Aires requería un empréstito. Los conservadores se opusieron a tal préstamo en la Legislatura y a los radicales les faltaron tres votos necesarios para obtener la mayoría. Barceló, que

era el jefe de Avellaneda e influía en Lomas de Zamora, también fue diputado por el Partido Conservador. Se le prometieron 8 millones de pesos para Avellaneda, y una comisión por ese préstamo. A continuación, votó a favor del préstamo. Por supuesto, Cantilo aprovechó esos programas para influir en futuras elecciones. Gracias a la nueva burocracia que estas instituciones requerían, Cantilo tenía un electorado prefabricado. La policía recibió un trato especial en las asignaciones presupuestarias. Naturalmente, bajo el programa de obras públicas, las oportunidades de sobornos de todo tipo se multiplicaron. Uno de los testigos oculares recuerda que el presupuesto asignado para un edificio escolar en Piñeiro se anunció con orgullo en enormes vallas publicitarias. En el transcurso de los meses siguientes, un pintor comercial local recibió la orden de cambiar la cifra de costos planificada en esa cartelera varias veces, hasta que proyectó un costo que finalmente aumentó 200%. Yrigoyen se refirió sarcásticamente a la alianza entre los radicales antipersonalistas y los conservadores como el contubernio (concubinato), un término que introdujo en el vocabulario político argentino y que se convirtió en un eslogan personalista con el que fustigaban a sus adversarios. Sin embargo, Yrigoyen consintió precisamente este tipo de alianza cuando se adaptaba a sus fines.[4]

El ambicioso programa de obras públicas, la creciente y abultada burocracia y la corrupción prevaleciente dieron lugar a déficits continuos. El estado de astringencia financiera predominante en la provincia fue uno de los argumentos esgrimidos por los conservadores y los antipersonalistas para justificar una interven-

ción federal. En 1923 Alvear nombró a Vicente Gallo como ministro del Interior. Gallo pertenecía a la elite en la provincia noroccidental de Tucumán. Los Gallo eran una familia de barones azucareros que poseían varios ingenios en esa provincia y también prestaban dinero a otros azucareros, pero a tasas usureras de 200 y hasta 300%. Vicente Gallo fue una de las figuras más oscuras y menos populares del partido radical. Como ministro del Interior, no solo bloqueó intentos de promulgar legislación que habría reducido la jornada laboral en Tucumán de once a ocho horas, sino que también siguió permitiendo a los dueños de cultivos de azúcar contratar a niños menores de catorce años e impidió ofrecer vacaciones pagas.[5]

Gallo lideró un esfuerzo bien concertado para instigar una intervención federal en la provincia apoyado por varios miembros del gabinete de Alvear. Logró recoger una impresionante cantidad de documentos incriminatorios que detallaban los abusos cometidos por el gobierno de Cantilo. Entre ellos figuraban cargos de que los registros nacionales y provinciales contenían graves irregularidades que permitían el doble voto. Sin causa justificable, el gobernador intervino en ciertos municipios tradicionalmente controlados por los conservadores. El Poder Judicial y la policía provincial estaban caracterizados por un partidismo indebido en su composición y sus acciones. Barceló, uno de los aliados más eficaces de Cantilo, negó estas acusaciones, aunque sus vínculos con el juego ilegal y la prostitución eran de conocimiento público. Pero el factor más decisivo en este asunto fue la negativa del presidente Alvear a aprobar cualquier intervención

federal sin la aprobación del Congreso. Los conservadores, que controlaban el Senado, estaban naturalmente ansiosos por aprobar la intervención, pero la Cámara de Diputados se negó a sancionar tal medida. Abatido, en julio de 1925 Gallo presentó su renuncia.[6]

Alvear se mantuvo por encima de toda disputa partidista en aras de la reunificación del partido. Era dolorosamente consciente de que los personalistas estaban a punto de retornar a su política de "abstención intransigente" y bloquear todas sus iniciativas en el Congreso. El presidente, por lo tanto, necesitaba lograr la reunificación de los partidos para poner en práctica sus iniciativas legislativas en el Congreso. Yrigoyen, nuevamente en la Casa Rosada, astuto y calculador como siempre, fingió estar de acuerdo con Alvear, a quien hizo falsas promesas de reconciliación, que eran simplemente una cortina de humo destinada a frustrar cualquier posible intervención federal.[7]

A pesar de estos contratiempos, los conservadores y los antipersonalistas continuaron presionando para lograr la intervención. En septiembre Leopoldo Melo presentó un nuevo proyecto de intervención federal en la provincia de Buenos Aires. En el Congreso, a pesar de un acalorado debate, de los graves disturbios en las galerías y de las manifestaciones públicas masivas a favor y en contra de la medida, el 21 de septiembre se aprobó la iniciativa patrocinada por Melo. Sin embargo, Alvear todavía se negó a intervenir en la provincia y el asunto no volvió a emerger durante las sesiones en la Cámara de Diputados que comenzaron a finales de octubre. Después de que todos los intentos de llegar

a un acuerdo con los yrigoyenistas fracasaron, los antipersonalistas decidieron lanzar una campaña presidencial con una plataforma propia. Esperaban polarizar a las fuerzas conservadoras en toda la nación, quienes consideraban favorablemente el punto de vista independiente de los antipersonalistas. Además, lograron el apoyo moral del presidente Alvear. El 9 de febrero, los antipersonalistas emitieron un manifiesto que denunciaba el personalismo "por traicionar los principios del radicalismo, un movimiento nacido para purificar las prácticas electorales, la administración pública y obedecer la Constitución". Además, el manifiesto consideraba que el movimiento personalista era un peligro para la nación por el absolutismo de sus líderes, que estaban sujetos a la voluntad e incluso a los caprichos de un solo hombre.[8]

Dos candidatos a la presidencia surgieron durante la convención antipersonalista de 1927: Leopoldo Melo, un distinguido jurista especializado en derecho internacional, excompañero de clase y amigo personal de Alvear, y Vicente Gallo, antiguo ministro del Interior de Alvear y presidente del Centro Azucarero.[9]

En la apertura de las sesiones legislativas en el Congreso de ese año, Alvear anunció que todas sus energías estaban comprometidas a asegurar la libertad de opciones diferentes en las elecciones. Tomando nota de las profundas divisiones prevalecientes en el partido radical, emitió una advertencia profética:

> Los personalistas constituyen un grupo plagado de sectarismo político, y compuesto por personas propensas, por su naturaleza, a seguir y obedecer

> la voluntad de los fuertes que se han ganado su confianza mientras les roban la capacidad de analizar y la libertad de poder escoger.[10]

Enfurecidos por esta declaración, los yrigoyenistas dieron rienda suelta a una despiadada campaña de vituperación, caracterizada por muchos de esos trucos que más tarde serían referidos como "los toques de Goebbels", la repetición constante de eslóganes partidistas, mentiras y medias verdades. Fiel a su palabra, Alvear se limitó a una declaración a favor del antipersonalismo, pero no intervino ni obstruyó el proceso electoral.[11]

En un esfuerzo decidido por atraer el apoyo de la clase obrera, Buenos Aires se inundó de propaganda callejera que enfatizaba las relaciones de Yrigoyen con los sindicatos antes de 1922. En 1927 el periódico yrigoyenista *La Época* lanzó una campaña dirigida al renacimiento de la Federación Obrera Marítima con vagas promesas de aumento salarial considerable y oportunidades de empleo que disfrutarían de ser reelecto Yrigoyen. Además, los comités especializados del partido comenzaron a organizar diferentes grupos de trabajadores, dirigidos por personal administrativo. El grupo más simpatizante fue el de los trabajadores ferroviarios, que se inspiraron en la propaganda radical que romantizó el papel de Yrigoyen durante las huelgas ferroviarias de 1917-1918. Ocasionalmente esto condujo a un enfrentamiento con la Unión Ferroviaria, que estaba menos dispuesta a colaborar que la FOM. Además, los personalistas comenzaron a enfatizar la necesidad de nacionalizar los recursos petroleros de la nación y el establecimiento de un monopolio petrolero estatal para sus

refinerías y distribución. Alvear no se dejaba impresionar: la política petrolera de Yrigoyen, le dijo a un reportero durante una entrevista, era otra farsa urdida para asombrar a los incautos. El yrigoyenismo gritaba en voz alta en protesta por la cesión de yacimientos nacionales de petróleo, pero nunca se hicieron tantas concesiones como durante su presidencia.[12]

Yrigoyen condujo una campaña cargada emocionalmente que obtuvo el apoyo de los estudiantes secundarios y universitarios, mientras que el periódico radical *La Época* constantemente presentó artículos sobre la cuestión del petróleo durante julio y septiembre de 1927. Yrigoyen propuso la expropiación de las empresas privadas existentes y la creación de un monopolio estatal. Significativamente, ni el general Enrique Mosconi ni el general Alonso Baldrich, hombres que habían desarrollado y gestionado activamente YPF y eran dos de los principales defensores del monopolio petrolero estatal, estaban de acuerdo con los planes de Yrigoyen. Mosconi advirtió que tal plan era financieramente irresponsable y que resultaría en serias complicaciones internacionales para la Argentina, incluido un boicot comercial. Mosconi favorecía una empresa mixta en la línea propuesta anteriormente por Alvear y la Unión Industrial. El gobierno participaría en este "monopolio mixto" proporcionando el 51% del capital, mientras que el restante 49% sería financiado por inversionistas argentinos privados. Característicamente, Yrigoyen no pronunció discurso alguno al respecto.[13]

Los debates sobre el petróleo coincidieron con la apertura de la campaña electoral de 1928. En las elecciones celebradas en

abril de ese año la oposición no pudo prevalecer. Contra la maquinaria bien aceitada de los personalistas, alimentada por promesas de abundantes aumentos salariales y beneficios de todo tipo, candidatos tan deslucidos como Mello y Gallo ofrecían poca competencia. Con 838.358 votos populares y el 57,4% del total, mientras que sus oponentes más cercanos Melo y Gallo solo lograron el 28,3%, Yrigoyen resultó el ganador.[14]

Luego de un prolongado debate, el 1 de septiembre de 1928 la Cámara de Diputados, controlada por los yrigoyenistas, aprobó el proyecto de ley de nacionalización. Pero el Senado constituía un serio obstáculo para la política petrolera de Yrigoyen. A pesar de una advertencia detallada y emotiva en contra de la conquista económica norteamericana de la Argentina hecha por Luis Molinari, el líder yrigoyenista que había sido electo senador por la capital federal en 1928, el Senado se negó a incluir la propuesta de legislación en el orden del día y votó a favor de posponer nuevas medidas concernientes a la industria petrolera. El vago y confuso nacionalismo económico no era más que otro ejemplo de demagogia de Yrigoyen, quien se había percatado, implícitamente, de que el gobierno ya no podía aumentar el presupuesto y la burocracia indefinidamente sin nuevas fuentes de ingresos. La creación de monopolios económicos, como la industria petrolera, incrementaría los ingresos del gobierno y, por lo tanto, el patrocinio.[15]

La segunda presidencia de Yrigoyen

A los setenta y seis años Yrigoyen regresó a la Presidencia viejo y fatigado por la lucha política y con evidentes signos de decrepitud. Sus partidarios estaban muy lejos de ser los de antaño. Eran un grupo amorfo sin un programa bien definido y totalmente carente de cualquier contenido ideológico, aparte de los vacuos eslóganes habituales gastados por Yrigoyen. El nuevo gabinete estaba compuesto por radicales personalistas militantes. Bajo el nuevo gobierno hubo una purga despiadada de los funcionarios de Alvear. El periódico socialista *La Vanguardia* informó que más de 3.000 profesores empleados por el gobierno anterior fueron despedidos. En muchos casos Yrigoyen restableció en sus cargos a los designados antes de dejar el cargo en 1922. Como recompensa para los partidarios que lo habían apoyado en la campaña electoral de 1928, los presidentes de comités locales mantuvieron un estrecho contacto con los ministros del gobierno y el jefe de los departamentos de gobierno. En un corto período se desarrolló un gran abuso de poder y corrupción, a medida que el sistema de mecenazgo se llevó a nuevos límites.[16]

Enrique Martínez se convirtió en vicepresidente tras la muerte de Francisco Beiró en junio de 1928. Los colegios electorales se reunieron de nuevo el 6 de agosto y Martínez, el gobernador electo de la provincia de Córdoba, fue elegido su sucesor. Elpidio González, antiguo ministro del Interior, fue vicepresidente bajo la administración de Alvear y Horacio Oyhanarte, quien siempre había sido un militante acérrimo en el partido radical, ministro de Relaciones Exteriores.[17]

Enrique Pérez Colman, el nuevo ministro de Finanzas egresado de la Universidad Nacional del Litoral como doctor en Derecho en julio de 1912, fue un destacado miembro del partido radical en su provincia natal, Entre Ríos. Fue presidente del consejo local de la UCR por un período, diputado provincial en 1916 y sirvió como vicegobernador de esa provincia durante 1922 y 1926. El general de división Luis J. Dellepiane, también un militante radical y quien puso fin a la huelga en los talleres de Vasena en 1919, se había retirado de la efectividad en 1925 y el nuevo ministro de Guerra sería el almirante Tomás Zurueta. El nuevo ministro de Marina, Tomás Zurueta, había sido dado de baja de la Armada por haber tomado parte en el levantamiento de la UCR en julio de 1890, pero fue reincorporado al servicio en octubre de 1928. En 1907 había formado parte de la Comisión Naval Argentina en Estados Unidos que supervisó la construcción de los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*. Juan de la Campa, ministro de Justicia y Educación Pública, nació en Castelli, provincia de Buenos Aires y se graduó de la Universidad de Buenos Aires como doctor en Derecho. Como estudiante, ocupó un puesto en el Departamento de Ingresos Interiores, luego se convirtió en periodista para varias revistas en la Capital y más tarde fundó la revista *La Libertad*. Fue miembro de la Corte de Suprema de la Provincia de Buenos Aires desde 1926. Juan B. Fleitas, ministro de Agricultura, nació en la provincia de Corrientes y era una muy figura destacada del partido radical en la provincia de Corrientes. Fue presidente de su partido en su provincia natal, a la que representó como delegado de la Convención Nacional que

proclamó la candidatura de Yrigoyen y del difunto Beiró a la Presidencia y Vicepresidencia de la República respectivamente.[18]

El regreso de Yrigoyen no auguraba un panorama halagüeño para el país. Sus características personales habrían de jugar un rol principal de su gobierno: su estridente nacionalismo –más aparente que real, como veremos–, su intolerancia a oponentes entre quienes le rodeaban y su predilección por la clase trabajadora tan *sui generis*. El caudillo había bregado constantemente durante los seis años anteriores para asegurar su retorno al poder. Por otra parte, Yrigoyen tenía todo en sus manos, y entre sus ministros cundía la preocupación de que, si llegara a incapacitarse, no habría nadie que tomara su lugar como líder dominante del partido radical. Durante su gobierno anterior introdujo una legislación destinada a beneficiar a la clase trabajadora. No había duda de que hizo promesas muy extensas de aumentos salariales, y que esto causó considerable aprensión entre los círculos industriales.[19]

En 1930, cuando fue entrevistado por el corresponsal de un destacado periódico de Buenos Aires en su residencia en París, Alvear rompió su habitual silencio y expresó sus opiniones sobre Yrigoyen y la facción personalista:

> Su mayor culpa y algo imperdonable en un líder de un partido democrático [fue su negativa] a permitir el surgimiento de cualquier otra figura dentro del Partido. Cada vez que surgía alguien capaz de hacerlo, Yrigoyen se encargaba de eliminarlo políticamente. En su concepción la disciplina consistía no en obedecer la voz de la mayoría, sino en la arbitrariedad del jefe

> [del partido]. Tal liderazgo rechazaría a los hombres de mérito y solo estaría rodeado por un grupo de aduladores serviles. Yrigoyen es un egomaníaco cuya mayor alegría, en su mente febril, sería una lápida sobre su tumba con el epitafio "Mientras este hombre vivía, ¡la República Argentina existió!".[20]

Alvear no se equivocó ni fue el único en sus críticas. En un despacho dirigido al secretario de Estado en Washington, el embajador norteamericano en Buenos Aires expresó dudas similares. Señaló que Yrigoyen llegó a su segunda presidencia con el apoyo indiscutible de una gran mayoría de la población, obtenido en gran medida por su popularidad personal y por las grandilocuentes promesas preelectorales. Desde el día en que asumió el poder por segunda vez, Yrigoyen tomó los asuntos del gobierno en sus propias manos, en un intento de administrarlos él mismo en todos sus detalles, aun los más insignificantes. Era notorio que los ministros de su gabinete no tenían autoridad alguna y no se atrevían a tomar medidas sin su autoridad expresa. Se decía abiertamente que los ignoraba y repetidamente daba órdenes a los subsecretarios, basadas en sugerencias hechas por personas que fueron generosamente pagadas para obtener una entrevista con él. Un odio acérrimo al gobierno anterior prevalecía en todo el sector personalista. El presidente no había permitido a ningún miembro del gabinete ni alto funcionario cenar en legaciones extranjeras para evitar que se reunieran con sus opositores políticos. A partir del 29 de junio, en ocasión de una fiesta apostólica en la Nunciatura, el ministro de Relaciones Exteriores fue el único entre los funcionarios que asistió a recepciones en aniver-

sarios nacionales celebrados en embajadas o legaciones. El presidente controlaba las oficinas nacionales por insistencia arbitraria en la obediencia completa a sus deseos, o el despido del cargo. Las disputas estaban creciendo y varias facciones comenzaron a surgir. Faltaba armonía en el partido. Los celos personales socavaban la unidad y el descontento se expresaba abiertamente. La popularidad de Yrigoyen y el apoyo de los simpatizantes del partido estaban experimentando un proceso de erosión. Los recelos y disturbios se hacían evidentes en todas las clases. Esto se debía a varias causas: las más importantes fueron el fracaso del presidente para mantener sus promesas a la clase obrera y el despido de gran número de empleados estatales.[21]

También existían serias dificultades entre los contratistas y las empresas por grandes sumas adeudadas por el gobierno, los graves retrasos en el pago de los salarios de los empleados estatales, la suspensión de numerosos proyectos del Ejército y la Marina porque el presidente no había autorizado el pago. Debe explicarse que no se podían hacer pagos por parte del gobierno nacional sin la autoridad firmada del presidente, cuyo trato con altos funcionarios era arbitrario y dictatorial y, además, se sumaba su incapacidad para concentrarse en asuntos importantes del Estado debido a su continua atención a pequeños detalles. La razón generalmente dada para este arduo e innecesario retraso era que Yrigoyen estaba obsesionado con la idea de prevenir la corrupción por parte de sus ministros. No intentó examinar los expedientes, ni siquiera aquellos aprobados por miembros del gabinete. El resultado era la acumulación de expedientes a la espera de

su firma, que se dice alcanzaron proporciones alarmantes. La grave situación causó suma preocupación en círculos empresariales e industriales. Forzó a firmas de buena reputación a la bancarrota y llevó a otras al borde del fracaso. Esta situación sacudió naturalmente la confianza del público, de modo que no solo el capital extranjero que buscaba invertir se alejó de la Argentina, sino que también hubo un flujo de capitales fuera del país. En relación con este exhaustivo informe brindado por el embajador estadounidense, él además señaló que con frecuencia los contratistas no respondían a licitaciones gubernamentales para la construcción de edificios públicos, carreteras, etc. Sea como fuera, había pocas dudas de que el retraso en cumplir con estos de pagos por parte del gobierno había resultado en una condición económica de gravedad. Se decía que el presidente pasaba el tiempo otorgando entrevistas, muchas de ellas a mujeres, en las que con frecuencia discutía asuntos extraños al tema.[22]

Las relaciones con las Fuerzas Armadas durante 1923-1930 se complicaron innecesariamente por la interferencia de Yrigoyen, aunque había una cierta medida de apoyo entre ciertos grupos del Ejército y de la Marina para el plan de los yrigoyenistas para nacionalizar el petróleo, ya que los militares querían promover la autosuficiencia en combustibles por razones obvias. Desdé que recuperó la presidencia, preocupado por un probable golpe de Estado, Yrigoyen hizo todo en su poder para minimizar cualquier posible amenaza por parte del Ejército. Elpidio González comenzó a tejer intrigas destinadas a eliminar a todos los opositores al gobierno de puestos clave al interferir con las listas de as-

censo. Nunca antes se habían efectuado cambios de personal de alto rango tan extensos como los iniciados por Yrigoyen. Para el Ejército el regreso de Yrigoyen constituyó un período de inestabilidad sin precedentes. Además, la construcción de cuarteles y arsenales iniciados bajo Alvear fue interrumpida, e incluso la Fábrica de Aviones Militares inaugurada en Córdoba en 1927 cesó de producir y cerró sus puertas en 1929. Unos días antes, Yrigoyen dio órdenes de hacer pagos por la construcción de buques que se llevaba a cabo en astilleros extranjeros, así como para el material de aviación ordenado en Estados Unidos. Pero cuando dos destructores fueron entregados a oficiales argentinos en Cowes, Inglaterra, los informes de la prensa local transmitieron detalles de la situación vergonzosa que siguió. Los oficiales y las tripulaciones argentinos se vieron obligados a deambular por las calles de Cowes sin un centavo y sin poder pagar las cuotas portuarias ante la negativa de las autoridades a entregar los buques hasta que se hiciera el pago. Esta situación humillante suscitó considerables críticas adversas al gobierno. El asunto fue llevado a Yrigoyen por sus ministros de la fuerza. El presidente cedió y autorizó varios otros pagos importantes. Las políticas militares de Yrigoyen se orientaron más hacia los beneficios para las personas que hacia la construcción de fuerza organizacional o la adquisición de material; sin embargo, los gastos militares aumentaron de 931,7 millones de dólares en 1928 a 993,5 millones en 1929 y 1.004 millones en 1939.[23]

Las luchas de Yrigoyen contra el Congreso

A pesar de su predicación santurrona de las virtudes de su clase de radicalismo, Yrigoyen hizo todo lo que estaba en su poder para bloquear el funcionamiento normal de la Legislatura. En un envío de fecha 15 de mayo de 1929, el agregado comercial describe las características especiales de la conducta del presidente al manejar los asuntos ejecutivos. Ese año las sesiones preliminares fueron convocadas para el 25 de abril en la Cámara de Diputados y para el 26 de abril en el Senado. En los días señalados, ambas cámaras se esforzaron por reunirse, pero en todos y cada uno de los casos faltaba quórum. En consecuencia, las sesiones se aplazaron a fecha posterior. Se hicieron consultas a los legisladores de la capital y, de acuerdo con las últimas cifras de asistencia, había suficientes legisladores presentes para lograr un quórum. El 8 de mayo, después de que se celebraran cinco sesiones inútiles en la Cámara baja, se anunció que 83 diputados estaban cerca de las instalaciones, pero aun así no se logró obtener quórum. Los grupos que deseaban que la asamblea se reuniera querían publicar los nombres de los ausentes en los periódicos y convocar la asistencia policial en todo el país para reunir a los legisladores ausentes. Aparentemente, el presidente del Senado consideró que la Cámara carecía de poder suficiente para publicar en periódicos distintos del diario de sesiones. Del mismo modo, aunque se llegó a una votación sobre el llamamiento de la asistencia a las fuerzas públicas, la Presidencia decidió limitarse a informar a los diputados de la moción para anular su aplicación. Después de re-

petidos intentos, el 13 de mayo los antipersonalistas en el Senado lograron reunir número suficiente para formar quórum sin la ayuda de los personalistas. En las sesiones preparatorias celebradas ese día, estos grupos pudieron organizar el Senado antes de la apertura formal del Congreso. Esta acción parecía haber convencido a la mayoría yrigoyenista en la Cámara baja de la inutilidad de nuevas demoras. Así que un número suficiente de diputados de ese partido hizo acto de presencia y de esta manera se logró quórum. Tras recibir la notificación oficial de estos sucesos, Yrigoyen emitió rápidamente un decreto en el que se pedía la apertura formal del Congreso el 24 de mayo. La ceremonia fue breve y deslucida, con la excepción de la guardia militar apostada en el exterior del edificio del Congreso. El cuerpo diplomático estaba visiblemente ausente, ya que no recibió la invitación para asistir. El presidente no asistió, y el mensaje, equivalente al "estado de la Unión" en Estados Unidos, fue leído por el doctor Zambrano, secretario de la Cámara de Diputados. El informe fue breve y los detalles se dieron en términos generales. *La Nación* subrayó el hecho de que el mensaje no contenía ninguna información sobre el estado general de los asuntos públicos, ni anuncios de planes futuros que fueran dignos de apoyo. *La Prensa* fue igualmente severa, mientras que *The Standard* aplaudió la brevedad del mensaje y señaló con cierto grado de sarcasmo que era más sabio no prometer nada, ya que en tales casos no se quebraría ninguna promesa.[24]

Al comenzar la apertura formal de la sesión en el Congreso, se presentaron dificultades. La Cámara alta se hallaba en medio de

una disputa sobre la forma en que las comisiones permanentes debían ser nominadas. Desde 1923 la decisión fue dejada al presidente. En ese año el procedimiento fue cambiado y las comisiones fueron elegidas por el Senado. En el Senado, se recuerda, los partidarios del gobierno superaban en número a la oposición por 87 a 68, por lo que en la Cámara baja la responsabilidad de la ausencia de quórum fue forzada por los yrigoyenistas. Sin embargo, ellos mismos querían volver al método anterior, pero cuando otros grupos en el Senado rechazaron esta propuesta, se negaron a asistir, y por lo tanto dejaron el Senado temporalmente sin quórum. Este fue un mero pretexto para obligar al Senado a considerar adecuadamente las credenciales de los senadores electos de San Juan y Mendoza. La Cámara baja no pudo celebrar sesión alguna debido a la ausencia de los yrigoyenistas. La razón por la parálisis de la Legislatura dio lugar a considerables comentarios. No obstante, la responsabilidad de la situación debía recaer sobre el propio presidente. Informes confiables le atribuían aversión a un Congreso activo y el deseo de gobernar al país por sí solo, de ahí las tácticas obstructivas de sus partidarios.[25]

Sin embargo, era evidente que la renuencia del gobierno a permitir las funciones normales del Congreso estaba relacionada con los casos de los senadores electos Federico Cantoni y Carlos Lencinas de las provincias de San Juan y Mendoza. Estas personas fueron arrestadas a instancias de las autoridades intervinientes que representaban al gobierno federal, pero fueron liberadas por orden del gobierno debido a su condición de senadores. La

elección, sin embargo, se vio afectada por legisladores que habían sido depuestos por la intervención federal. Al parecer, el objetivo de los yrigoyenistas era que la decisión concerniente a la admisión de Cantoni y Lencinas en el Senado se resolviera antes de que la mayoría en esa Cámara dispusiera posponer la validez de la elección por falta de unidad y porque fue el propio Senado el que aprobó la intervención en esas provincias. Este estado de cosas queda demostrado en la sesión del 13 de mayo, cuando los senadores yrigoyenistas presionaron por una resolución que repudiara los mandatos senatoriales para San Juan y Mendoza. La moción fue derrotada por una votación de 13 a 10 y, como consecuencia, los senadores yrigoyenistas se retiraron de la sala. Otra razón atribuible a la renuencia del gobierno a tolerar que el Congreso celebrara sesiones era el miedo a las críticas y los ataques que surgieran en relación con la intervención en Corrientes y Entre Ríos.[26]

En 1929 la necesidad más apremiante de Yrigoyen era lograr hacerse con el control del Senado. Eso significó el control del interior por Buenos Aires y las zonas costeras. Mediante la intervención en las provincias, el gobierno federal creó administraciones corruptas subordinadas al Poder Ejecutivo. Estas tácticas intensificaron viejas disputas regionales que habían dividido a la Argentina antes de la reconstitución del Estado nacional en 1862. La cuestión del petróleo, las intervenciones federales y el conflicto entre el gobierno y el Senado –todas aparentemente relacionadas con el frustrado intento de nacionalizar a la industria petrolera– en realidad formaban parte de un problema más anti-

guo: la lucha entre Buenos Aires y el interior. El petróleo se utilizaría para uno de dos objetivos en pugna: para fortalecer la posición de las elites terratenientes del interior o para el beneficio de la nación. Esta situación a la postre repercutió en una nueva crisis a mediados de 1929, cuando las provincias de San Juan y Mendoza eligieron a senadores de los partidos locales antiyrigoyenistas. Federico Cantoni, jefe del partido cantonista de San Juan, y Carlos Porto, así como Carlos Washington Lencinas, de Mendoza, el líder de un grupo populista local, los lencinistas.[27]

Se observó además que durante varias sesiones en la Cámara de Diputados, a la espera de que se formara quórum, los miembros yrigoyenistas pretendían representar la voluntad popular muy a pesar de la firme creencia de que la oposición no tenía derecho a interferir con los planes del gobierno. Tales declaraciones dieron lugar a temores que hallarían seria oposición en el Senado acerca de que el presidente disolvería el Congreso. Durante su primer gobierno Yrigoyen también enfrentó oposición en el Senado, sin embargo, no tomó ninguna medida en tal dirección. Durante las celebraciones del Día de la Independencia que tradicionalmente se realizan el 25 de mayo, Yrigoyen omitió concurrir a la recepción habitual, aunque por la noche asistió a la gala en el teatro Colón y, el entreacto, en el bufet fue felicitado por muchos diplomáticos, incluyendo a Robert Woods Bliss, el embajador americano. Aunque frecuentes informes sobre la salud del presidente y sus capacidades mentales deficientes circulaban constantemente, Bliss opinó que Yrigoyen se veía bien,

aunque cansado. Tal era el estado del gobierno durante los primeros meses de su segunda presidencia.[28]

El malestar y la inercia prevalecientes en lo más alto afectaron a nivel diplomático, así como con el efecto resultante en las relaciones argentinas con otros países.

Relaciones exteriores

A comienzos de junio de ese año, Vicente Rivarola, exembajador paraguayo plenipotenciario en Chile ahora asignado a la Argentina, arribó a Buenos Aires. Habían llegado a sus oídos reportes sobre la forma peculiar en la que Yrigoyen conducía los asuntos oficiales, como señala en sus memorias:

> Llegué a Buenos Aires bajo la impresión de versiones escuchadas antes de emprender el viaje, repetidamente en los días anteriores a mi partida, sobre cómo marchaba en el gobierno de Yrigoyen, habiéndoseme dicho que hubo diplomáticos que tuvieron que esperar hasta la presentación de sus credenciales. Confieso que conmigo no ocurrió nada de eso, pues sin más espera de tiempo que la normal y corriente fui recibido por el presidente Yrigoyen, haciéndole entrega en audiencia pública de mis credenciales, con el ceremonial de práctica, sin discursos, que no se estilaban por aquel entonces.[29]

Pero Rivarola fue más afortunado que la mayoría, tal vez debido al hecho de que Yrigoyen había consultado a espiritistas tratando de contactar al espíritu del dictador paraguayo Francisco Solano López. Esta trágica figura involucró a su país en los asuntos internos de Uruguay. En respuesta a una petición de

asistencia de miembros del Partido Blanco uruguayo, Solano López invadió Brasil a finales de 1864. Cuando la Argentina negó permiso al Ejército paraguayo para cruzar su territorio para atacar Matto Grosso, Solano López invadió la Argentina en abril de 1865. Esto a su vez condujo a una alianza entre los dos gigantes sudamericanos y Uruguay en la guerra de la Triple Alianza, un conflicto que Yrigoyen consideraba "una indignidad argentina que había causado un gran daño a Paraguay, que los argentinos deben reparar".[30]

El estancamiento prevaleciente en los asuntos gubernamentales era una indicación del estado de la legislación pendiente en el Senado. No menos de cuarenta tratados internacionales y otras cuestiones de importancia se presentaron a la Comisión de Asuntos Internacionales y requerían la atención inmediata de los legisladores. Entre ellas se encontraban las relaciones argentinas con la Sociedad de Naciones, la legislación petrolera, el censo nacional, conferir la provincialidad a ciertos territorios nacionales, reformas militares, aumento de los salarios de los jueces, los empleados de la Oficina de Correos y la Policía Federal, las modificaciones del sistema tributario existente, la institución de un impuesto sobre la renta, varias leyes que afectaban la condición de la clase trabajadora que el gobierno estaba dispuesto a someter al Congreso para su consideración, el presupuesto para ese año. El conde van der Straten, el embajador belga saliente, quien concurrió la Casa Rosada a principios de junio para realizar su visita de despedida, debió aguardar horas y finalmente se vio obligado a marcharse sin haber cumplido su misión. El nuncio papal se vio

obligado a esperar dos horas y media hasta que le dijeron que el Presidente estaba con su médico. En octubre, disgustado por un artículo tendencioso en el periódico yrigoyenista *La Época*, el embajador norteamericano exigió una retractación. Se entrevistó con el ministro de Relaciones Exteriores el sábado, el lunes y a la mañana siguiente; en cada ocasión, el tema fue pospuesto con la excusa de que el ministro debía consultar al presidente.[31]

A principios de diciembre de 1928, mientras emprendía una gira de buena voluntad por Sudamérica, el presidente de Estados Unidos Herbert Hoover visitó Buenos Aires, donde logró calmar los temores a una escalada de la intervención americana en los asuntos internos de las repúblicas iberoamericanas. En esta coyuntura, las nuevas inversiones directas y de portafolio americanas superaban a nuevos fondos ingleses, y los productos estadounidenses desplazaban constantemente a los británicos en el mercado argentino. Durante su segundo mandato Yrigoyen no se presentó como nacionalista antibritánico fanático como lo hizo durante su primer mandato. A veces transmitía la clara impresión de que era un anglófilo. Este cambio de actitud se debió a los rumores que comenzaron a circular en Buenos Aires a finales de 1928. Según ciertos informes, inversores americanos intentaban adquirir los ferrocarriles británicos en la Argentina. Anastasio Iturbe, funcionario del Ferrocarril Central Argentino y confidente de Yrigoyen, hizo posible que las compañías ferroviarias británicas tuvieran acceso listo no solo al presidente, sino a otros círculos gubernamentales. El senador Diego Luis Molinari, otro íntimo de Yrigoyen que compartía su preocupación por esta su-

puesta compra, sugirió a sir Malcolm Robertson, el embajador británico en Buenos Aires, que una misión comercial británica viajara a Buenos Aires para considerar y mejorar las relaciones comerciales anglo-argentinas. Desconfiando del capital americano y sus intenciones, en una reunión con Robertson Yrigoyen le aseguró que "usted puede decirle a su gobierno que no solo estoy hablando en nombre de mí y de mi partido, sino de la mitad de todo el país que somos y que siempre estará satisfecho con el capital británico, que nunca nos ha causado dificultades o impedimentos; no queremos que sea reemplazado por ningún otro".[32]

En realidad, los inversionistas norteamericanos no evidenciaron planes de hacerse cargo de los ferrocarriles de propiedad británica en la Argentina. Tales rumores aparentemente se originaron en Londres, donde la junta directiva de gobierno implementó medidas para frustrar cualquier posible intento de las firmas de capital norteamericano por adquirir control. Tres meses después de que los rumores fueran ampliamente difundidos, los ferrocarriles de propiedad británica modificaron sus estatutos. La propiedad de las acciones con derecho a voto en sus empresas se limitaba ahora a los ciudadanos argentinos y británicos. Yrigoyen podría haber resentido y desconfiado del capital y a la política exterior británica, pero definitivamente temía y atacaba agriamente la política exterior y el capital americano. Al difundir propaganda antiamericana, la UCR lograba ciertos réditos, especialmente por sus virulentos ataques y el rechazo a la intervención americana en el Caribe durante la década de 1920.[33]

Durante esa década, Gran Bretaña experimentó saldos desfavorables con la Argentina. El saldo negativo fue de 35,4 millones de libras esterlinas en 1925, 41,7 millones en 1926, 46,4 millones en 1927 y 42,7 millones en 1928. Sir Malcom Robertson estaba convencido de que Estados Unidos tenía la intención de comprar o expulsar a los intereses británicos. Poco después de la visita de Hoover a la Argentina, el senador Molinari, hombre de confianza del presidente Yrigoyen, sugirió que un grupo de industriales británicos debía viajar a la Argentina para estudiar el comercio anglo-argentino con el presidente. Robertson era un profundo creyente en la conexión anglo-argentina y que la función central de esta asociación era aliviar el desempleo en Gran Bretaña.[34]

Para fortalecer las relaciones comerciales con la Argentina y reducir su déficit comercial, contrarrestar la competencia americana y apuntalar su posición decreciente en América Latina, en septiembre de 1929 el gobierno británico envió una misión encabezada por el vizconde Edgar D'Abernon a la Argentina, Brasil y Uruguay. En virtud de un pacto conocido como el acuerdo D'Abernon, el gobierno de Yrigoyen convino comprar productos manufacturados británicos por valor de 8.700.000 libras esterlinas, mientras Gran Bretaña se comprometió a comprar productos alimentarios argentinos por igual cantidad. Sin embargo, las compras argentinas eran adicionales al comercio ya existente, mientras que las británicas formaban parte de los acuerdos comerciales en vigor. Aludiendo vagamente a las posibles restricciones a las exportaciones argentinas, D'Abernon pudo extraer

importantes concesiones de Yrigoyen, quien estuvo de acuerdo en que, en el plan de construir un sistema nacional de elevadores de granos y carreteras, las empresas británicas recibirían una consideración, y que los ferrocarriles estatales, que normalmente obtenían sus insumos en Bélgica y Alemania, debido a los precios más bajos darían preferencia a las empresas británicas. Dado que los organismos del gobierno argentino estaban obligados por ley a presentar licitaciones para todas las compras, las concesiones otorgadas a la industria británica violaban claramente la ley. Había otro punto en la agenda británica: los fabricantes argentinos de seda artificial competían con éxito con los textiles británicos importados. En otra concesión, Yrigoyen acordó reducir los aranceles de importación de los textiles para llevarlos a los niveles de los artículos locales. La Cámara de Diputados celebró una sesión que comenzó el 12 de diciembre y duró treinta y una horas. Durante el transcurso, el tratado anglo-argentino (D'Abernon) fue ratificado en los siguientes términos: el artículo 1° fue aprobado del Acuerdo Comercial Recíproco celebrado ad referéndum entre los gobiernos de Argentina y el Reino Unido el 8 de noviembre de ese año. El artículo 2° autorizaba al Banco Nación a abrir para el gobierno, a los efectos de esa ley, un crédito por 100 millones de pesos en condiciones que se organizarán. Antes de que se ratificara el tratado, el ministro de Relaciones Exteriores compareció ante la Cámara de Diputados para explicar los términos del acuerdo. No dio detalles específicos pero, a modo de explicación, en un discurso declaró que "no nos preocupa mucho si el tratado beneficia más a la otra parte que a noso-

tros mismos. Estamos bajo una gran obligación moral con Gran Bretaña, porque cuando este país [Argentina] no era más que una expresión geográfica nos dio el beneficio de su ciencia y experiencias".[35]

D'Abernon había logrado mucho más de lo que creía posible. A nivel social Yrigoyen lo trató más como un jefe de Estado visitante que un jefe de una misión comercial. Además, a pesar de que sus precios eran inicialmente más altos que los de otros competidores, el acuerdo otorgó a los fabricantes de equipos ferroviarios británicos lo que, a todos los efectos, era un monopolio para suministrar materiales, según lo estipulado por la ley argentina. Además, Yrigoyen anunció que había autorizado a los ferrocarriles británicos a construir nuevos ramales. Robertson informó a Londres que los resultados de la misión D'Abernon "habían sido un éxito estupendo y que la gente simplemente estaba asombrada. El proyecto de convenio que, de hecho, regaló entre unos 8 millones a 9 millones de libras esterlinas a nuestras industrias sin ningún beneficio aparente para la Argentina fue el acto culminante".[36]

El éxito de la misión también fue considerado un triunfo personal para D'Abernon, cuyo éxito social en Buenos Aires se atribuyó a su pronunciado interés en las carreras de caballos y su personalidad urbana. Fue seriamente considerado para el puesto vacante de embajador británico en Buenos Aires. El Departamento de Estado de Estados Unidos, sin embargo, vio las cosas de una manera completamente diferente:

> Sir Malcolm Robertson es indudablemente hostil a Estados Unidos y se comportó de manera insensible con varios jefes de misión estadounidenses. Ha profesado gran amistad hacia ellos y ha hablado contra ellos a sus espaldas. La misma crítica aplicaba a su esposa. Los celos podrían ser un motivo. Por ejemplo, nunca se ha referido de manera amistosa a la compra de la nueva embajada. Parece seguro que Robertson orquestó la misión D'Abernon a la Argentina; lord D'Abernon es un individuo astuto, que sin duda se aprovechó del presidente. Se dice que ha repartido coimas, algunas de los cuales pueden haber ido al ministro de Relaciones Exteriores Oynaharte, que se cree que no está por encima de aceptar sobornos y tiene varias cuentas bancarias ficticias sustanciales. La embajada estadounidense en Buenos Aires se enteró de que desde la llegada de la misión D'Abernon el ministro de Relaciones Exteriores abrió dos cuentas bancarias ficticias en el Banco Español y del Río de la Plata y realizó sustanciales pagos para saldar una hipoteca que había quedado impaga por años. El ministro estaba actuando con parcialidad a los intereses británicos e intentando perjudicar al presidente en contra de comercios y empresas estadounidenses. A principios de noviembre, el embajador americano estadounidense se enteró de un plan para flotar bonos al 6,5 por 250.000.000 de pesos argentinos para construir una diagonal desde la plaza Constitución a la estación del Retiro; la suma se gastará en cuotas iguales en un período de cinco años. El plan estaba siendo diseñado para ser presentado al Concejo Municipal por un tal Carlos D. Holmberg, quien al parecer era cercano al presidente y visitante constante a la casa de gobierno. Este caballero recibirá 4,5 millones de pesos por sus esfuerzos. Ha recibido órdenes del presidente Yrigoyen de que bajo ninguna condición se debe permitir la participación de empresas estadounidenses.[37]

Como en todos los asuntos controlados por el presidente Yrigoyen durante ese período, el Ministerio de Relaciones Exteriores se encontraba en un estado de desorganización total. La embajada argentina en Washington estaba vacante desde diciembre de 1928. El nombramiento de un embajador allí fue un problema difícil para las relaciones con países vecinos. Un embajador

debe tener suficientes medios privados, poseer un conocimiento de inglés y de condiciones imperantes en Estados Unidos. Esta fue una combinación difícil de encontrar entre los partidarios del presidente. Además, todo el servicio diplomático argentino se encontraba en una muy mala situación. Las legaciones en México y Cuba también estaban vacantes y el embajador argentino en Gran Bretaña aún permanecía en Buenos Aires.[38]

Bajo el gobierno de Alvear, el Ministerio de Obras Publicas había estado encabezado por Roberto M. Ortiz, quien en 1909 fue abogado del Ferrocarril Buenos Aires y Pacífico y luego el Gran Ferrocarril del Oeste argentino. Durante esos años adquirió un conocimiento invaluable de las artimañas y debilidades de las compañías ferroviarias británicas. Ortiz convenció a las compañías ferroviarias de comprometerse a almacenar las cosechas de forma gratuita en los cobertizos ferroviarios hasta finales de año. En estrecha colaboración con Manuel Castello, el director de los Ferrocarriles del Estado, Ortiz implementó legislación que redujo los cargos de flete recaudados por el transporte de trigo a distancias entre 150 y 250 kilómetros en 5%, y en 10% para mayores distancias. Cuando Yrigoyen asumió la presidencia por segunda vez en octubre de 1928, bloqueó esa reversión del costo de fletes promulgada por Alvear.[39]

Las relaciones con países vecinos

La disputa por el Chaco

Ya derrotado Paraguay en la guerra de la Triple Alianza, Bolivia reclamó derechos a la orilla oriental del río Paraguay, pero los vencedores rechazaron tales reclamos. Luego de prolongadas negociaciones, la Argentina y Paraguay dividieron el Chaco en tres partes. El territorio al sur del Pilcomayo fue reconocido como argentino y la porción desde el río Verde hasta Bahía Negra como paraguaya. La parte comprendida entre los cauces principales de los ríos Pilcomayo y Verde fue sometida al arbitraje del presidente de Estados Unidos, Rutherford B. Hayes, quien adjudicó la región a Paraguay. Bolivia nunca reconoció esa decisión. Como resultado de la guerra del Pacífico de 1879-1883, Bolivia había perdido su costa al Pacífico a manos de Chile. En 1929 las esperanzas bolivianas de conseguir un puerto en el Pacífico se desvanecieron cuando Chile y Perú llegaron a un compromiso y el territorio de Arica y Tacna se dividió entre ambos países.[40]

Para reconstruir su devastada economía, el gobierno paraguayo otorgó concesiones a capitalistas extranjeros para explotar sus recursos naturales, frigoríficos, quebrachales, y otras empresas florecieron. En 1918 una firma estadounidense, la International Products Company con sede en Puerto Pinasco, era el mayor productor de extracto de tanino. La Compañía Paraguaya de Tierras y Ganados poseía 1.687.500 hectáreas y 45.000 bovinos. La Société Fonciére du Paraguay poseía 234 leguas cuadradas cerca de la frontera con Brasil. Otra empresa británica, la Industrial Paraguaya, exportaba 3.000.000 de kilogramos de yerba mate anualmente y poseía 730 kilómetros cuadrados de yerbatales.[41]

Para implementar sus respectivos reclamos, Bolivia y Paraguay comenzaron a explorar el Chaco y establecer un sistema de puestos militares o fortines. Para reforzar aún más sus reclamos, Paraguay comenzó a establecer colonias agrícolas y en 1924 admitió a 1.764 menonitas canadienses como colonos, contratados por la firma de Carlos Casado. Tras el incidente de Rojas Silva, el embajador paraguayo en Santiago de Chile informó a Asunción que Bolivia había contratado más de 2.000.000 de libras esterlinas en armas con la firma Vickers en Londres. En octubre, el agregado militar chileno en Londres reportó que los bolivianos que negociaban con la firma Vickers predijeron que en tres meses Bolivia haría la guerra a Paraguay.[42]

La disputa se complicó aún más al producirse un incidente fronterizo el 5 de diciembre de 1928, cuando tropas paraguayas atacaron y destruyeron el fortín boliviano Vanguardia. En represalia, el Estado Mayor boliviano ordenó a la 5.ª División tomar puesto de avanzada paraguayo en Galpón. El 8 de diciembre La Paz rompió relaciones con Paraguay y en las principales ciudades del Altiplano las multitudes pedían la guerra a gritos. El 14 de diciembre las fuerzas bolivianas atacaron y capturaron los puestos de avanzada paraguayos en Boquerón y Mariscal López. Bolivia convocó sus reservas y al día siguiente un bombardero andino lanzó cuatro bombas que no explotaron en Bahía Negra. En una reunión de la Conferencia Internacional de Estados Americanos que se inauguró el 10 de diciembre se estableció una comisión de cinco naciones formada por representantes de Colombia, Cuba, México, Uruguay y Estados Unidos. Finalmente

se llegó a un compromiso, que restauró la frontera en el Chaco a su estatus al 5 de diciembre de 1928. La Argentina no participó en estas negociaciones, aunque Washington solicitó su presencia en el procedimiento. En una declaración del 14 de enero a *The Standard*, el presidente Yrigoyen declinó afirmando que la Argentina no estaría representada en la conferencia de Washington, ya que "nuestras gestiones amistosas han sido ofrecidas y rechazadas. No podemos ser simplemente seguidores cuando estábamos dispuestos y ansiosos de liderar".[43]

Relaciones con Chile

En la década de 1830, Chile emergió como un Estado-nación. Más allá de los Andes existían países cuyo tamaño los convertía en potenciales rivales. Al este, Chile limitaba con la Confederación Argentina, que atravesaba por una serie aparentemente interminable de guerras internas y externas y que por lo tanto no representaba ningún peligro para Chile. El otro era el Imperio de Brasil, la mayor de las naciones sudamericanas en superficie y población, pero que al no compartir fronteras comunes con Chile no representaba una amenaza como la nación platina. Entre la década de 1830 y 1905 en sus relaciones con los países vecinos Chile empleó toda la gama de recursos en la política del poder, que iban desde la coerción económica hasta los ultimátums y la política de *divide et impera* y la fuerza armada. Dado que sus vecinos eran países atrasados o desgarrados por conflictos internos,

Chile aspiraba a ser *primus inter pares,* un factor determinante en el equilibrio de América del Sur.[44]

Sin embargo, había claras señales de erosión del poder chileno y de su influencia. Los Pactos de Mayo no fueron un triunfo diplomático para Chile, ya que la Argentina retuvo la superioridad naval que había disfrutado desde 1898. Por lo demás, la paz perpetua con la Argentina se logró a costa de limitar formalmente la esfera de influencia de Chile en el Pacífico. El año 1902 fue crucial para la flota. Desde allí en adelante Chile se vio obligado a aceptar un papel secundario en los asuntos latinoamericanos.[45]

En los años posteriores a la guerra del Pacífico, los chilenos aspiraban a acrecentar la influencia de su país por toda América Latina y estaban obsesionados con la noción de su propio "destino manifiesto". En 1889 sus sueños de hegemonía continental habían dado paso a una preocupación por proteger sus ganancias en la guerra del Pacífico contra los esquemas de "vecinos celosos". La ambición de liderazgo sudamericano había dado paso a ser un mero mecanismo defensivo. Algunos chilenos empezaban a aceptar esa realidad, entre ellos Alejando Venegas, quien en su *Sinceridad: Chile íntimo en 1910* observó lo siguiente:

> Durante treinta años soñamos con establecer nuestra hegemonía sobre América del Sur. Ahora ese sueño ha desaparecido y por mucho que ofenda nuestro orgullo es verdad. Todos los visitantes que van a Argentina y Brasil quedan impresionados por la inferioridad nuestra frente a estos dos países.[46]

Otro mito chileno pronto se desvanecería. En 1920, por razones políticas, el gobierno de Chile estaba decidido a evitar que Arturo Alessandri llegara a la presidencia. Por lo tanto, filtró informes falsos de concentraciones de tropas peruanas en la frontera norte del país y movilizó sus propias fuerzas. La "movilización de 1920" reveló una imagen real de la situación militar chilena:

> Mostró al Ejército chileno como realmente era: faltaba equipo, lo que había disponible estaba desactualizado y en malas condiciones. Los líderes capaces, versados en las técnicas modernas de guerra, eran escasos, las tropas estaban realmente mal preparadas, así como mal equipadas y uniformadas. La Fuerza Aérea existe solo en nombre y la artillería tan necesaria en terreno accidentado no era capaz de un rendimiento efectivo En otras palabras, a pesar de su apariencia externa el Ejército chileno no estaba totalmente preparado para la movilización, y mucho menos para la guerra.[47]

Una vez electo, Alessandri enfrentó monumentales problemas económicos. En 1918 científicos alemanes habían desarrollado un método para sintetizar amoníaco directamente a partir de hidrógeno y nitrógeno. Esto redujo la demanda mundial de nitratos chilenos y muchos de los yacimientos de nitrato en el norte cesaron sus operaciones. La producción mensual disminuyó de 225.315 a 75.443 toneladas métricas y las exportaciones cayeron a la mitad. En 1921 setenta y seis de las oficinas activas en 1917 se vieron obligadas a cerrar. Más de 22.000 trabajadores desempleados se vieron obligados a desplazarse hacia el sur. El norte se convirtió en una zona deprimida en la que las condiciones de

pobreza eran impactantes, mientras que en Santiago un ejército de 40.000 desempleados solicitaba asistencia del Departamento de Trabajo. Para hacer frente a esta galopante crisis económica, Alessandri recurrió al papel moneda, ya que a mediados de 1924 el valor del peso había caído al 53% de su valor de 1920. El costo de vida aumentó rápidamente sobre los aumentos salariales reales. Finalmente, el 5 de septiembre de 1924, los oficiales de la guarnición de Santiago dirigidos por el coronel Carlos Ibáñez del Campo expresaron su insatisfacción con el desorden reinante en el país y se alzaron en su contra. Alessandri renunció y se asiló en la embajada americana. Una junta militar asumió el control del país, pero el fracaso de esta junta condujo a un segundo golpe militar y dos coroneles del Ejército, el mencionado Ibáñez del Campo y Marmaduke Grove, se hicieron cargo del gobierno. En marzo de 1925 esta junta promovió el retorno de Alessandri, quien se había exiliado en Italia. Los seis meses de Alessandri en la presidencia fueron productivos. Ante la amenaza de intervención militar el Congreso presentó y promulgó una nueva ley electoral, estableció un contralor general y llevó a cabo una reforma constitucional. Ante las críticas y la empedernida oposición de los conservadores, Alessandri renunció por segunda vez. Emiliano Figueroa Larrain, un líder con buenas intenciones pero ineficiente, fue electo a la Presidencia en1925. Incapaz de hacer frente a los agobiantes problemas que enfrentaba Chile, dimitió en 1927. Las elecciones se celebraron en mayo de ese año y el coronel Carlos Ibáñez del Campo, exministro de Guerra de Figueroa Larrain, logró ser designado ministro del Interior, recibió

más de 230.000 votos y se convirtió en presidente de la República.[48]

Ibáñez era un individuo de sangre fría, intrigante y manipulador cuyo carácter estaba empañado por una cierta falta de integridad. Su administración emprendió un vasto programa de costosas obras públicas y promovió el capitalismo de Estado creando, en conjunto con intereses estadounidenses, la Compaña de Salitre de Chile y la Compañía Chilena de Nitratos (Cosach), aunque la empresa tenía el monopolio de los nitratos y su subproducto, el yodo. No pagó dividendos y fue un fracaso total. Las Fuerzas Armadas recibieron una atención especial. La Marina se fortaleció con la adición de seis destructores y tres submarinos. El Ejército y las armas aéreas navales, que habían adquirido más de 160 nuevos aviones a finales de la década de 1920, se fusionaron y se convirtieron en la Fuerza Aérea Nacional en marzo de 1930, y se creó una fuerza de policía nacional conocida como Carabineros.[49]

La solución de la controversia Tacna-Arica brindó a Chile nuevas oportunidades para una cooperación aún más estrecha y consistente con la Argentina. Desde la guerra del Pacífico, la Argentina había apoyado a Bolivia y Perú. Cuando se le preguntó sobre la unidad sudamericana, Gonzalo Bulnes, exembajador chileno en la Argentina, comentó que estaba a favor de la unidad sudamericana, especialmente la unidad chileno-argentina. Este sentimiento era compartido por Enrique Bermúdez, el nuevo embajador chileno en Buenos Aires, quien afirmó que el propósito fundamental de su misión era lograr relaciones más estrechas

entre la Argentina y Chile. *El Mercurio* en su edición del 6 de febrero de 1928 contó con una entrevista con Conrado Ríos Gallardo, ministro de Relaciones Exteriores de Chile, quien expresó profunda satisfacción por la creciente cooperación entre Chile y Argentina en materia de política hemisférica. En esa misma fecha *La Nación* informó que Ibáñez perseguía la unidad chileno-argentina con más diligencia que cualquier otro presidente en la historia de Chile.[50]

La sinceridad de Ibáñez puede ser juzgada mejor por sus acciones posteriores. A finales de 1929, el presidente Yrigoyen recibió una noticia impresionante del general Severo Toranzo, inspector general del Ejército que acababa de regresar de Alemania, donde presenció maniobras del Ejército que Chile se preparaba para invadir la Patagonia, y concentró tropas y suministros en los pasos de montaña andinos que unían Puerto Montt con Neuquén y Río Negro, y Río Aysén con Comodoro Rivadavia.[51]

Estos detallados comunicados advirtieron sobre un bombardeo proyectado que se desataría en territorios argentinos totalmente indefensos, ya que no había guarniciones militares argentinas al sur de Bahía Blanca, donde se encontraba el regimiento 5 de infantería. Chile, por otra parte, había establecido una cadena de guarniciones militares que se extendían hasta Punta Arenas y desarrolló bases aéreas en Temuco, Puerto Montt y Aysén. Por lo tanto, Yrigoyen ordenó al general Toranzo explorar la frontera andina. Toranzo se reunió con el comandante de Puerto Belgrano, la principal base aérea naval de la Argentina. En consecuencia, se le encargó al alférez Alberto Sautú Riestra una mi-

sión de reconocimiento a llevar a cabo con dos hidroaviones Fairey IIIF equipados con cámaras fotográficas y la orden de tomar fotografías aéreas de los valles chilenos frente a las provincias de Neuquén y Río Negro. Una vez procesadas, las fotografías revelaron una concentración de tropas chilenas estimada entre 20.000 y 30.000 hombres, así como escuadrones de aviones de guerra frente al Paso del Arco en Neuquén y en Aysén. ¿Sus presuntos objetivos? Las ciudades portuarias de Bahía Blanca y Comodoro Rivadavia, en la costa atlántica. Sin más demora, la flota argentina en Puerto Belgrano fue puesta en alerta, y las tropas fueron desplegadas a Neuquén para repeler a cualquier invasor. En el caso, el ataque nunca se materializó. Con el elemento de sorpresa desaparecido, Chile no estaba dispuesto a entablar un conflicto prolongado con resultados inciertos.[52]

Según un informe del agregado militar de Estados Unidos en la Argentina, el Estado Mayor del Ejército Argentino decidió transferir inmediatamente un regimiento de caballería a la ciudad de Neuquén, en el Territorio Nacional de Neuquén, cerca del extremo argentino del puerto de montaña entre la Argentina y Chile. Este fue el comienzo de la creación de una división en esa vecindad. La guarnición estaría compuesta por destacamentos de otras unidades. El Cuartel General Divisional probablemente se establecería en Zapala. Esta repentina decisión por parte del Estado Mayor fue motivada por la información de que Chile estaba comprando armas en grandes volúmenes, y que estos incluían artillería de montaña, ametralladoras y material de aviación. También era un secreto a voces que Chile estaba desa-

rrollando una base en el paso bajo y no permitiría que nadie sobrevolara la zona. El informe concluía: "También se nos informa de manera fiable que el general Toranzo se percató de las compras [de armamento] efectuadas por Chile mientras asistía a maniobras en Alemania".

Cuesta abajo

A finales de 1929, la agitación y el descontento popular con el gobierno de Yrigoyen se intensificaban día a día. A mediados de octubre de ese año se produjeron varios incidentes durante las manifestaciones públicas que causaron cierta alarma. Dos de estos incidentes ocurrieron en la calle Florida frente a las oficinas de *La Prensa*, un periódico notoriamente opuesto a Yrigoyen. En otro incidente, el ocurrido el 16 de octubre, desconocidos abrieron fuego contra las oficinas del diario. Aunque no hubo heridos, se reportó que las ventanas de un popular bar cercano habían sido perforadas por las balas. El sonido de los disparos provocó el pánico entre los transeúntes que se agolpaban en la calle más de moda de Buenos Aires. Al día siguiente, 17 de octubre, una reunión al aire libre en la plaza Once fue interrumpida por más disparos. Un espectador resultó muerto y varios otros heridos. Estos incidentes fueron atribuidos a agentes provocadores del gobierno que supuestamente instigaron el tiroteo y no fueron siquiera interrogados por la policía. Luego de estos percances, la prensa condenó enérgicamente al gobierno, pero este a su

vez no permitió que la Liga Patriótica organizara una reunión masiva en la Plaza de Mayo, y la creciente ira pública disminuyó. En respuesta a los incidentes, la Liga Patriótica y la Liga Republicana renovaron sus esfuerzos. Comenzaron a aparecer carteles firmados por Manuel Carlés advirtiendo que la hora de la venganza había sonado. La policía comenzó a retirar los carteles y confiscó cantidades adicionales. Estos episodios fueron perpetrados por un nuevo grupo militante, conocido como Klan Radical, inspirado por el senador Diego Luis Molinari. Para agravar aún más la situación, cuando la Cámara de Representantes de Mendoza eligió a Federico Cantoni y a Carlos Ramón Porto para representar a esa provincia en el Senado de la Nación, lo hizo por unanimidad. Ocho meses después de ser designados senadores, el 16 de agosto de 1927 se fijó como fecha para el tratamiento de sus diplomas. Esta fue una demostración de la animosidad que había contra Cantoni y sus seguidores. En las filas del partido radical, durante las luchas con los disidentes se organizó una formación similar a una guardia pretoriana presidencial, supuestamente compuesta por empleados estatales reclutados de los comités del partido *y* criminales que habían recibido indultos presidenciales. El Klan Radical que hizo su aparición en 1929 era una de las formaciones ad hoc organizadas por miembros militantes de la jerarquía del partido. Esta organización brindaba protección en los mítines personalistas, amenazaba a miembros de partidos políticos rivales e interrumpía los mítines de la oposición.[53]

El senador Carlos Washington Lencinas de la UCR había asumido la gobernación de Mendoza en 1922, pero en 1924 la provincia fue intervenida por orden del presidente Marcelo T. de Alvear. Algo después Lencinas se unió al bando antipersonalista y fue electo senador en 1928, cuando Yrigoyen asumió la presidencia por segunda vez. Luego de que sus credenciales fueron rechazadas por el Senado, Lencinas regresó a Mendoza. En la noche del 10 de noviembre llegó a la estación terminal en la ciudad de Mendoza del Ferrocarril Buenos Aires y el Pacífico y fue recibido por una multitud entusiasta que lo acompañó a pie al Círculo de Armas, un club privado de caballeros cerca de la plaza San Martín. Cuando estaba a punto de pronunciar un discurso desde uno de los balcones del club, alguien gritó "¡Viva Yrigoyen!" y sonó un disparo. Lencinas fue herido en el pecho y falleció instantáneamente. José Cáceres, el asesino, a su vez fue muerto a tiros por partidarios lencinistas y la policía. Aunque el gobierno intentó engañar a la opinión pública alegando que el asesinato de Lencinas fue resultado de una disputa personal, según sus seguidores fue realizado por un matón yrigoyenista.[54]

Sin duda, la inercia del presidente le restó gran parte del apoyo popular que alguna vez había disfrutado. El hecho de que el gobierno no pagara grandes sumas que debía fue una fuente continua de insatisfacción y vergüenza, y la gravedad de la situación se demostró por los acontecimientos durante una reunión entre el ministro de Hacienda y los miembros de la Cámara de Comercio. Los comerciantes de todo el país requerían urgentemente el pago de las facturas adeudadas por el gobierno por un mon-

to de 60 millones de pesos. Solo se había pagado una cantidad insignificante. Como resultado, se suspendió la construcción de cuarteles del Ejército y otras instalaciones.[55]

Yrigoyen y la clase obrera

Muchos trabajadores en la Argentina creían que Yrigoyen sería tan sensible y complaciente con sus demandas como lo había sido durante su primer mandato. Al principio, parecía que estas expectativas se cumplirían. A principios de octubre de 1928, la FOM declaró una huelga general contra la Compañía de Navegación Mihanovich. El capitán de uno de los barcos de la compañía solicitó una licencia debido a la enfermedad de un miembro de su familia. La solicitud fue respetada y se le ordenó entregar el mando a un sustituto que lo reemplazaría por un mes. Sin embargo, el capitán se negó a entregar el mando al sustituto. La compañía alegó que al hacerlo rompía las reglas del Círculo Naval, la organización profesional a la que pertenecía y apoyaba. Por lo tanto, el Círculo Naval decidió suspender al capitán e informó a la línea Mihanovich que lo desembarcaba. En respuesta, la tripulación de toda la nave fue a la huelga. La FOM reaccionó de inmediato y el 6 de octubre declaró una huelga general. Un informe del representante laborista de la Sociedad de Naciones concluyó que, desde hacía algún tiempo, la FOM había asumido un carácter extremo, y que como resultado había huelgas frecuentes. La empresa alegó, además, que la organización de los

trabajadores se estaba volviendo tan poderosa y autorizada que los capitanes de sus buques no podían mantener la disciplina que consideraban necesaria.[56]

Se hicieron esfuerzos para debilitar la influencia de la FOM y se prestó apoyo oficial a una serie de organizaciones profesionales como el Círculo Naval y el Círculo de Maquinistas Navales. Las autoridades portuarias y navales de la prefectura del anterior gobierno fueron sustituidas por otras designadas por el presidente Yrigoyen. Los obreros alegaron que, a instancias de la empresa, se fueron adoptando diversas medidas para controlar, debilitar, provocar desorden y confusión en un movimiento obrero al que las autoridades consideraban de carácter peligrosamente extremo. Con la llegada del nuevo gobierno, la FOM decidió que había llegado el momento de reafirmar su posición y restablecer lo más plenamente posible sus derechos sindicales. En consecuencia, aprovecharon la oportunidad y fueron a la huelga antes de que esta medida fuera oficialmente declarada por la FOM; las delegaciones del sindicato paraguayo y el uruguayo de vapores empleados por la empresa Mihanovich habían llegado para conversar con la FOM. Como resultado de estas negociaciones, los trabajadores uruguayos y paraguayos empleados por la línea Mihanovich también fueron a la huelga cuando esta fue declarada por la FOM. La huelga continuó con diferentes grados de éxito e intensidad. Aunque no logró paralizar completamente los servicios, las actividades de la empresa disminuyeron. La compañía hizo esfuerzos para reclutar nuevo personal. Al principio se le dio permiso y la Mihanovich fue asistida por las autoridades de la Prefectura Por-

tuaria y Naval. Los trabajadores protestaron ante el ministro del Interior cuando se expidieron permisos profesionales y de empleo a estos "carneros" o trabajadores sustitutos, muchos de los cuales eran inmigrantes recién llegados.[57]

En esta etapa, el gobierno decidió intervenir. El ministro del Interior, Elpidio González, se reunió con representantes de los huelguistas. Una vez iniciadas las negociaciones, se ordenó a las autoridades marinas que siguieran con los permisos de empleo a los trabajadores sustitutos que la empresa intentaba contratar, y se siguió la base de un acuerdo. La línea Mihanovich acordó recontratar a todo el personal en huelga para sus antiguos puestos en todos los barcos bajo la bandera argentina. El gobierno nombraría a un funcionario que intervendría en caso de dificultades para hacer cumplir el acuerdo. La prensa argentina aprobó por unanimidad la actitud firme pero mediadora del gobierno.[58]

La línea Mihanovich, la firma con el mayor número de empleados en el país, estaba resuelta a tolerar un sindicato "amarillo", es decir, un sindicato de trabajadores dominado por la misma compañía. La FOM continuó luchando por cuestiones tales como la jornada laboral de ocho horas y disputas sobre las dotaciones de los barcos. Como los efectos de la depresión mundial repercutían ya sobre la economía argentina, el gobierno no podría permitir que las operaciones en el puerto de Buenos Aires fueran interrumpidas. La FOM se reunió en varias oportunidades con las autoridades portuarias y el ministro del Interior, y ocasionalmente con Yrigoyen. El periódico del Partido Comunista *La Hora* afirmó que Yrigoyen no quería reunirse con los huelguistas

porque era demasiado viejo. También había serias dudas sobre el estado físico y mental del anciano presidente.[59]

Durante su primera administración, Yrigoyen dejó bien claro que desconfiaba del capital extranjero, de los ferrocarriles británicos en particular. Con cierta justificación, acusó a los ferrocarriles de utilizar sus enormes recursos financieros para comprar influencias. Pero cuando regresó a la Casa Rosada en 1928, la actitud del anciano presidente había cambiado. En una reunión con representantes del sector agrícola, manifestó que las relaciones entre el gobierno y las empresas ferroviarias habían mejorado. Un factor clave en las buenas relaciones entre los ferrocarriles y el gobierno de Yrigoyen fueron los estrechos vínculos que existían entre Atanasio Iturbe y el presidente. Iturbe fue un agente del Ferrocarril Central Argentino (FCAR) afiliado a la UCR desde sus inicios. De joven Iturbe había participado en los mítines de la Unión Cívica de la Juventud y según algunas fuentes había sido uno de los secretarios privados de Yrigoyen.[60]

Durante su segundo gobierno, Yrigoyen no brindó apoyo abierto a los sindicatos, y delegó a gente de su entorno en los comités el poder de moldear u obligar a la FOM a hacer su juego. Una relativa calma caracterizó las relaciones entre el presidente y las compañías ferroviarias de propiedad británica hasta el 5 de noviembre de 1929, cuando, sin previo aviso, la Unión Ferroviaria declaró una serie de paros de quince a treinta minutos de duración para obligar a los ferrocarriles a acceder a las demandas sindicales de un salario mínimo para el personal administrativo y vacaciones anuales pagas para los trabajadores en los talleres de

reparación ferroviaria y almacenes, cuestiones que durante varios años habían empañado las relaciones entre esas empresas y sus empleados.[61]

La amistad de Iturbe con el presidente resultaría bastante favorable para el FCAR. Un decreto promulgado por Alvear el 11 de octubre de 1928, en la víspera en que asumiría una vez más Yrigoyen, redujo efectivamente las tasas de flete de los ferrocarriles en 8 millones de pesos papel. El 31 de octubre, a pesar de las enérgicas objeciones del director general de Ferrocarriles, Manuel Castello, Yrigoyen emitió un decreto que pospuso el plazo para que el FCAR redujera sus tarifas.[62]

En lo que respecta a la demanda de aumentos salariales, en abril de 1925 la Unión Ferroviaria inició una desaceleración laboral exigiendo aumentos salariales que habían sido autorizados en el primer gobierno de Yrigoyen, pero nunca se implementaron. El Ferrocarril Buenos Aires Gran Sur (FBAGS) pronto llegó a un acuerdo con los trabajadores, pero las otras empresas permanecieron obstinadas en su negativa. Para su disgusto, el FBAP siguió su ejemplo, y el ministro de Obras Públicas de Alvear, Roberto M. Ortiz, extendió aumentos salariales a trabajadores no incluidos en la estructura jerárquica de los ferrocarriles y volvería a contratar a todo el personal en huelga despedido por el FBAP.[63]

Sin embargo, esta vez los trabajadores no serían respaldados tan efectivamente por el gobierno como esperaban. El 23 de octubre Iturbe, Guillermo Leguizamón y Raúl Méndez, en representación de los ferrocarriles, se reunieron con José Benjamín

Ábalos, ministro de Obras Públicas, y Castello, quienes para convencerlos manifestaron que los ferrocarriles no serían capaces de soportar la carga financiera impuesta por las demandas de la Unión Ferroviaria. Ábalos expresó que, en su opinión, los ferrocarriles habían hecho todo lo posible para evitar conflictos laborales y, además, que los trabajadores ferroviarios gozaban de una posición privilegiada dentro del sector laboral.[64]

El 3 de noviembre, *La Época* anunció "el primer gran logro" de esa reunión: el Ferrocarril Sud anunció que tenía previsto extender 1.000 kilómetros de nuevas vías férreas a un costo estimado de 90 millones de pesos. Mientras elogiaba la iniciativa, ese diario oficialista insinuó que el crédito pertenecía a Yrigoyen, quien prácticamente había hipnotizado al representante de los ferrocarriles con sus palabras "iluminadas". Sin embargo, como más tarde señalaría Raúl Scalabrini Ortiz, mediante dudosos procedimientos de contabilidad esas empresas camuflaron las ganancias como inversiones en un ágil trastrueque que en inglés se denomina *watering the stock*, es decir, emitieron nuevas acciones, devaluando así el valor de las existentes. En resumen, habían engañado al gobierno. Yrigoyen, cuyo nombre había sido anatema para los británicos, ahora demostró su apoyo a las empresas británicas y defendió su decisión de bloquear la reducción de las tarifas de flete promulgadas por Alvear al afirmar que "la Argentina debía todo a los ferrocarriles británicos".[65]

A través de la influencia de individuos como Iturbe, Méndez y Guillermo Leguizamón, y los planes de Yrigoyen para lanzar un vasto programa de obras públicas, los ferrocarriles de propie-

dad británica lograron ejercer su influencia con un gobierno argentino por primera vez desde 1916. Por lo tanto, las demandas de los obreros ferroviarios de un aumento de salarios fueron ignoradas. Cuando la economía argentina comenzó a sufrir los efectos de la depresión mundial, todos aquellos planes de expansión de la red ferroviaria fueron simplemente archivados. El fracaso en cumplir las generosas promesas preelectorales erosionó la popularidad del presidente y sembró el descontento, meses antes del inicio de la depresión.[66]

Yrigoyen ha sido retratado por los historiadores radicales como un nacionalista y un amigo de la clase obrera. Sin embargo, tomando en cuenta pruebas aportadas por documentos diplomáticos del período y de obras académicas publicadas en el ámbito de los ferrocarriles y el petróleo, debemos reconsiderar y examinar estas percepciones. Yrigoyen jamás demostró interés alguno en nacionalizar los ferrocarriles. Antes de dejar el cargo en 1922 concedió un aumento de la tasa por la cantidad que deseaban. Durante su segundo gobierno, los ferrocarriles de propiedad británica ejercieron una enorme influencia en la Casa de Gobierno, comparable a la ejercida durante los gobiernos conservadores antes de 1916. Paul B. Goodwin señala que, durante su primer gobierno, Yrigoyen, "el amigo: de los trabajadores", aprobó un aumento de las tarifas ferroviarias al tiempo que logró que los obreros ferroviarios respaldaran la posición de la compañía. Mientras que los gobiernos conservadores utilizaron a la policía para controlar y reprimir a los huelguistas, Yrigoyen no vacilaba en emplear tropas contra ellos. Racionalizó que amenazaban una

revolución social cuando exigían aumentos salariales y mejoras en las condiciones de trabajo. Tampoco dudó en destruir los sindicatos que no podía controlar y en varias ocasiones ordenó a los ferrocarriles que emplearan carneros para poner fin a las huelgas. Bajo Yrigoyen, las Fuerzas Armadas fueron desplegadas en apoyo de las intervenciones federales en las provincias. Durante su primer mandato, se llevaron a cabo catorce intervenciones de este tipo, el mayor número de cualquier gobierno constitucional en la historia de la Argentina.[67]

Yrigoyen mostró una marcada tendencia a ignorar la Constitución y sus leyes. Realizó intervenciones en las provincias únicamente en interés de la política partidista y generalmente se temía que su intención era remplazar cualquier gobierno que fuera adverso para él hasta lograr establecer control absoluto sobre el país. Otro ejemplo de su desprecio por la Constitución fue la actitud de su gobierno hacia el Congreso. La mayoría presidencial en la Cámara baja utilizó su influencia para obstruir las sesiones. Durante el período legislativo de 1930, las sesiones ordinarias transcurrieron sin que se lograra rechazar a ciertos diputados elegidos por circunscripciones opuestas a Yrigoyen. Otro ejemplo notable de acciones ilegales fue el tema de los sobregiros en el Banco Nación. El capital de este banco sumaba 160 millones de pesos papel, y la ley prescribió que los anticipos realizados por el gobierno no deberían exceder el 20% de esa suma. Sin embargo, las estimaciones mínimas de sobregiros por parte del gobierno nacional fueron de 160 millones de pesos papel, mientras que otras estimaciones indican una cifra aún mayor. Otro fracaso del

gobierno de Yrigoyen fue la tendencia a fomentar el gansterismo político y a los hombres armados a ayudar a imponer la voluntad del gobierno. Esta política fue más prevaleciente en las provincias que en la ciudad de Buenos Aires. La existencia del Klan Radical era motivo de aprensión entre los opositores al gobierno. A pesar de las crecientes tensiones y el creciente descontento, los yrigoyenistas estaban ganando. En agosto finalmente tuvieron éxito en los debates del Senado y a Cantoni y sus partidarios no se les permitió asumir sus bancas. Además, en los enfrentamientos en las calles de Buenos Aires el Klan Radical generalmente lograba imponerse.[68]

Yrigoyen carecía de la voluntad y el poder para alterar el curso de los acontecimientos, era un hombre envejecido que alternaba entre breves períodos de claridad mental y otros, en su mayor parte, en los que apenas era consciente de lo que sucedía a su alrededor. Su séquito le daba a leer ejemplares de periódicos especialmente impresos que reflejaban el tipo de noticias que a Yrigoyen le agradaban leer.[69]

Al finalizar 1929 Yrigoyen se hallaba política y económicamente asediado. La depresión mundial provocada por el desplome bursátil de Wall Street en octubre impactó gravemente en el comercio exterior argentino. En el año económico 1929-1930, las exportaciones cayeron 40% de sus niveles del año anterior, de 1.001 millones de pesos oro a 661 millones al año, mientras que las importaciones disminuyeron de 1.137 millones de pesos oro durante 1928-1929 a 737 millones al año siguiente. Además, surgieron nuevos problemas en el mercado internacional de pro-

ductos agrícolas. Aunque las exportaciones argentinas de trigo aumentaron considerablemente en los años de la posguerra, de 2,4 a 5,3 millones de toneladas métricas en 1909-1913 a 5,3 millones en 1928, los precios del trigo se desplomaron de 2,10 dólares por *bushel* (33,6 kilogramos) en 1924-1925 a 1,10 dólares en la primavera de 1929. El deterioro de los términos de comercio causó a la Argentina una pérdida de 600 millones de dólares anuales. Estas circunstancias se combinaron con la contracción de las importaciones argentinas a solo el 46% de los niveles alcanzados durante 1925-1926. El 16 de diciembre, el gobierno tomó una medida trascendental: cerró el Fondo de Conversión y la Argentina abandonó el patrón oro.[70]

Por consiguiente, los ingresos públicos, de los cuales el 55,5% consistían en ingresos aduaneros, disminuyeron en aproximadamente 9,5%, mientras que los gastos aumentaron en la misma cantidad. Esto indicaba los desesperados esfuerzos realizados por el gobierno para mantener el nivel de patrocinio para conservar su apoyo popular. En consecuencia, en 1930 hubo un déficit presupuestario de 350 millones de m$n (pesos papel) y la deuda flotante alcanzó la suma monumental de 1.200 millones de m$n. El hecho de que el gobierno no lograra reducir los gastos motivó una frenética búsqueda de fuentes financieras internas para compensar la a caída en los ingresos, lo que significó que las tasas de interés y el crédito seguían siendo extremadamente escasos. El peso continuó depreciándose en relación con las monedas extranjeras.[71]

A mediados de 1929 en Buenos Aires circulaban persistentes rumores según los cuales la salud del presidente estaba lejos de ser satisfactoria. Tales informes, de fuentes confiables, llegaron a oídos del embajador norteamericano. Según las fuentes, no cabía duda de que Yrigoyen sufría una degeneración cerebral incipiente. Esta condición era bien conocida por sus aliados y amigos políticos. Por lo tanto, en previsión de la posible remoción o retiro del presidente, los miembros del gabinete estaban intrigando para lograr una posición de ventaja para obtener beneficios por los cambios finales. La sensación de malestar prevalecía en Buenos Aires y otras partes del país. Había una creencia generalizada de que se produciría una revolución pacífica. El presidente de la Liga Patriótica, Manuel Carlés, notificó al embajador americano, Robert Woods Bliss, que eventualmente habría de estallar una revolución para derrocar al presidente. Carlés aseguró a Woods Bliss que, aunque tal movimiento causaría mucho ruido, no habría derramamiento de sangre. Un oficial del Ejército Argentino aseguró al agregado militar estadounidense que la mayoría de los oficiales superiores del Ejército y la Marina estaban en estrecho contacto con la Liga Patriótica. Bliss creía que Carlés estaba muy deseoso de ser presidente de la Argentina. Además, señaló en su informe que, en caso de que se satisficiera esta ambición, el país tendría una administración honesta. La Liga Patriótica fue una organización fundada para defender los principios de la Constitución contra enemigos internos. Logró un considerable número de partidarios y gozaba de un considerable prestigio con ramas dispersas por todo el país. Corría la voz de que prácticamente to-

dos los oficiales de alto grado del Ejército y la Marina eran miembros, así como una gran proporción de las clases educadas.[72]

Los yrigoyenistas dependían en gran medida de su capacidad para lograr el apoyo necesario para mantenerse en el poder. Sin embargo, a medida que los efectos de la crisis económica mundial comenzaron a afectar la economía argentina, bajo presión de terratenientes en la provincia de Buenos Aires, el gobierno comenzó a frenar gradualmente los gastos. Inicialmente la parte del presupuesto dedicada a las dádivas extraídas de fondos públicos siguió aumentando, pero era insuficiente para mantener las estructuras.

La estructura de clientelismo para satisfacer al electorado prefabricado que había instaurado el régimen era insuficiente. El descontento popular no tardó en manifestarse. Las primeras señales llegaron cuando los personalistas en el Congreso y en las principales agencias gubernamentales comenzaron a insistir en que los salarios de la burocracia debían pagarse puntualmente en vistas a las elecciones para gobernador de la provincia de Buenos Aires. En ellas los radicales personalistas lograron 178.534 votos, los conservadores 125.256, los socialistas 28.256 y hubo 8.210 votos en blanco. Los resultados fueron muy alentadores para la oposición, ya que esta provincia era un bastión tradicional de los yrigoyenistas debido a la devoción de varios jefes de comités hacía el presidente. Sin embargo, la oposición obtuvo 38.000 votos, mientras que los personalistas perdieron 50.000 votos. El Partido Conservador tuvo un éxito considerable a pesar del he-

cho de que gastó muy poco en la campaña, menos de 100.000 pesos. En La Plata, la capital provincial, los yrigoyenistas perdieron por 520 votos luego de muchos años de gobierno.[73]

En las elecciones para el Congreso celebradas en marzo de 1930 en la Capital Federal los personalistas sufrieron una devastadora derrota a manos de los socialistas, que recibieron 109.000 votos, mientras que Yrigoyen, que obtuvo 152.300 votos en 1928, solo logró 83.000 en 1930. En la provincia de Buenos Aires, donde el caudillo había recibido 217.000 votos en 1928, perdió 46.000 en 1930 y solo obtuvo 171.000. En total contraste, los votos para el Partido Conservador aumentaron de 73.000 a 154.000 en el mismo período. Los yrigoyenistas también perdieron mucho apoyo en provincias como Salta y Santiago del Estero.[74]

El ministro del Interior Elpidio González y el de Relaciones Exteriores Horacio B. Oyhanarte se esforzaron por reunir el apoyo suficiente para llegar a la Presidencia. Se sugirió que el presidente sería "persuadido" a tomar un descanso en el país. Las funciones presidenciales prescriptas por la Constitución serían ejercidas por el vicepresidente, quien a su vez también sería "persuadido" a renunciar, permitiendo así a Oyhanarte o a alguien más asumir el cargo, vendiendo su elección en "forma debida". Se dijo además que simplemente se le diría al presidente que debería renunciar bajo la amenaza de retirar la protección policial que se brindaba a su persona, ya que se rumoreaba que temía ser asesinado. Los dos ministros mencionados anteriormente eran los principales rivales en las luchas de poder dentro

del partido, aunque otros fueron sugeridos como probables sucesores de Yrigoyen.[75]

En vista de la creciente insatisfacción general, la parálisis parlamentaria y el hecho evidente de que ni Yrigoyen ni su gabinete, ensimismados como siempre en la política partidista, fueron capaces de formular soluciones para los problemas de la nación, la oposición al régimen radical ganó impulso. La comunidad empresarial en su conjunto, en especial la Sociedad Rural y la Unión Industrial –que jamás estuvieron satisfechas con Yrigoyen–, se unió a la oposición, al igual que la prensa, que criticaba abiertamente la política del gobierno hacia el Ejército, los estudiantes y la comunidad empresarial. Los partidos políticos, que según el lenguaje del gobierno constituían el "contubernio" (concubinato o "alianza infame"), los conservadores, radicales antipersonalistas y socialistas independientes, se unieron a los sectores del Ejército que favorecían al general Agustín P. Justo, mientras que los nacionalistas respaldaron a Lisandro de la Torre.[76]

Al comienzo del segundo mandato de Yrigoyen, aquellos militares involucrados –fueran los conectados con la Logia San Martín o con el exministro de Guerra–, fueron relevados de sus cargos y puestos en disponibilidad. El general Uriburu se retiró del servicio activo en mayo de 1929 y tomó parte decidida en la conjura, y el sector del Ejército que lo favoreció comenzó a conspirar enérgicamente a fines de 1929. El teniente coronel Juan Bautista Molina se perfilaba como uno de los principales conspiradores. Castigado por hacer proselitismo en favor del

grupo liderado por Uriburu en las elecciones del Círculo Militar, fue transferido a La Rioja. Durante julio y diciembre de 1929 comenzó a reclutar oficiales que simpatizaban con sus ideas en las guarniciones de Córdoba y Tucumán, quienes convencieron a los demás a unirse a un movimiento encabezado por Uriburu.[77]

La hora de la espada

En la década de 1920 en la Argentina se llevó a cabo un concienzudo reexamen de las principales cuestiones económicas y políticas. Leopoldo Lugones, uno de los intelectuales y poetas más renombrados de la época, se convirtió en una fuerza importante en ese proceso. Era un tenaz partidario del socialismo, y en la década de 1920 volvió un ojo crítico a la sociedad argentina y experimentó una evolución política. Un gobierno democrático que una vez había sido puro y vigoroso era ahora corrupto y amenazador. Detrás de él vislumbró el espectro del comunismo. En 1924, durante la conmemoración del centenario de la batalla de Ayacucho, Lugones proclamó: "Una vez más, en América, por el bien del mundo, la hora de la espada ha sonado".[78]

Las ideas de Lugones influyeron en grupos como la Federación de Estudiantes Católicos, fundada en Córdoba en 1917 en respuesta al movimiento de Reforma Universitaria. La Federación creía que esta reforma amenazaba la tradición, la autoridad y la jerarquía; los fundamentos mismos de la tradición y jerar-

quía eran los baluartes de la sociedad. En 1919 el erudito católico César Pico, Atilio Dell'Oro Maini y otros fundaron los Cursos de Cultura Católica, cuyos participantes incluirían a Mario Amadeo, Federico Ibarguren, Marcelo Sánchez Sorondo, Nimio de Anquín, Samuel Medrano y Guillermo Gallardo. Estos grupos profesaban admiración por escritores modernos, como Charles Maurras, cuyo patriotismo admiraban, pero también se inspiraron en Benito Mussolini y en los principios de hispanidad según Ramiro de Maeztu. La revista *Nueva República* agrupó a los hermanos Julio y Rodolfo Irazusta, Ernesto Palacio, César Pico, Juan E. Carulla y otros que influyeron en un movimiento floreciente. El general Uriburu mantuvo estrecho contacto con estos elementos, y la doctrina fascista influyó en su pensamiento. Uriburu preveía un *putsch*, seguido por una reforma constitucional que transformaría una república democrática en un Estado corporativo y totalitario. Luego de derogar la Ley Sáenz Peña, el país ya no se regiría por la voluntad popular. La nación sería gobernada por la elite terrateniente.[79]

Uriburu pretendía que el movimiento revolucionario fuera puramente un asunto militar para evitar cualquier enredo o compromiso con los partidos políticos. Sus programas implicaban la eliminación de todos los partidos políticos y propusieron reemplazar el sistema representativo de gobierno existente por una estructura corporativista. Además, Uriburu planeó instalar una dictadura que gobernaría el país durante un mínimo de cinco años. Pero, aunque Justo y sus partidarios estaban de acuerdo con Uriburu en la necesidad de un golpe militar, se opusieron a

la idea de un movimiento que utilizaría la revolución para imponer cambios al sistema constitucional existente. La situación política era tensa en extremo, y los partidos políticos bregaban frenéticamente para hallar una solución. La intervención propuesta por el gobierno en Entre Ríos amenazaba con llevar al país a la guerra civil. Tal paso dividiría al Ejército y a la Marina en facciones, de las cuales la mayor favorecía al presidente. Los miembros del gabinete tomaron en cuenta plenamente el peligro y realizaron todos los esfuerzos posibles para obligar a Yrigoyen a dimitir. El agregado militar de Estados Unidos recibió informes según los cuales, durante varios días, los ministros del gabinete habían estado insistentemente exigiendo que el presidente tomara una licencia y entregara las riendas del gobierno a su sucesor constitucional. El presidente estaba aterrorizado, pero se negaba a creer que existiera tal grado de descontento en el país. Afirmó que estaban tratando de reemplazarlo por razones personales. Sin embargo, su médico personal confió al agregado militar que la mente y el cuerpo del Yrigoyen declinaban y que era presa de un terror abyecto.[80]

El 1 de septiembre, un grupo de simpatizantes del gobierno desfiló ante la Casa de Gobierno con relativamente pocos incidentes. Según informes, la manifestación fue organizada por el ministro de Relaciones Exteriores. Las tropas fueron retenidas en sus cuarteles durante la noche y varios oficiales fueron arrestados. Por la mañana, se informó que el presidente estaba mental y físico deprimido. El general Dellepiane, ministro de Guerra, estaba sumamente preocupado, y tropas del Ejército, la policía y

las fuerzas navales se hallaban en estado de alerta. Las fuerzas navales en la zona portuaria eran reforzadas diariamente. Durante estas críticas horas Dellepiane, que estaba al tanto del inminente levantamiento militar, instó al presidente a relevar y arrestar a los oficiales que conspiraban y a destituir a funcionarios gubernamentales notoriamente corruptos. Yrigoyen se negó a tomar tales medidas. Dellepiane renunció y fue reemplazado por Elpidio González.[81]

Las intrigas dentro del gobierno se intensificaron y el problema de seleccionar a un nuevo jefe de Estado seguía sin resolverse. La condición física del presidente impidió una resistencia más fuerte y se informó que renunciaría la noche del 2 de septiembre. Al acusar al embajador estadounidense, era probable que la renuncia se disfrazara como un viaje de recuperación y que el vicepresidente lo sucediera como jefe de Estado en un intento de seguir los requisitos constitucionales para posponer un enfrentamiento. El ministro de Relaciones Exteriores estaba a favor de forzar al presidente a renunciar antes de que los descontentos pudieran atacar, en un esfuerzo por salvar a su propio jefe político y mantener el cargo. Se informó que el ministro del Interior sería nombrado ministro de Guerra y que el exembajador Pueyrredón le sucedería. Otros informes indicaban que más oficiales del Ejército habían sido arrestados mientras el gobierno intentaba localizar al general Uriburu, el supuesto líder de un movimiento militar que buscaba su derrocamiento, y Manuel Carlés, líder de la Liga Patriótica, que estaban preparados y listos para la acción.[82]

El 3 de septiembre, en la recepción diplomática semanal ofrecida en el Ministerio de Relaciones Exteriores, el ministro de esa cartera en repetidas ocasiones formuló a todos los jefes de misiones extranjeras similares declaraciones respecto de la seguridad, la lealtad de las fuerzas militares y navales, al tiempo que negaba informes de una renuncia presidencial. En realidad, el hecho de que el presidente no renunciara la noche anterior aparentemente decidió a la oposición a actuar sin demora. Por lo demás, era evidente que el descontento con el gobierno era algo generalizado. El 4 de septiembre, durante una manifestación estudiantil, desconocidos abrieron fuego. Un estudiante cayó muerto y varios resultaron heridos, mientras que los partidarios del general Uriburu insistían en que se produjera un golpe de Estado cuanto antes posible. Un oficial del Ejército informó al agregado militar estadounidense que se estaban haciendo todos los preparativos, y que el general Uriburu, siempre que pudiera llegar a la sede en Campo de Mayo, conduciría a unos 8.000 hombres de varias unidades a la Capital Federal, temprano por la mañana del 4 de septiembre. El 5 de septiembre, el Ministerio de Relaciones Exteriores confirmó que, debido a su mala salud, el presidente se veía obligado a delegar su autoridad al vicepresidente y que se esperaba que la ley marcial se declarara en breve. A última hora de la mañana del 6 de septiembre, el agregado militar estadounidense informó que los movimientos de tropas habían comenzado y que se esperaba que columnas del Ejército llegaran a Buenos Aires en cualquier momento.[83]

De complot en complot (I)

A mediados de junio de 1930 corrían por Buenos Aires incesantes rumores sobre un movimiento revolucionario que se estaba gestando dentro de las filas del ejército cuyo líder indiscutible era el teniente general José F. Uriburu, inspirado y apoyado por ciertos intelectuales nacionalistas seducidos por las influencias del fascismo. Entre ellos se encontraban los hermanos Julio y Rodolfo Irazusta, Ernesto Palacio, César Pico y Juan E. Carulla, quienes ayudaron a fundar y editar la revista *La Nueva República*. Carulla fue un anarquista filosófico y médico que sirvió en la Cruz Roja Francesa durante la Primera Guerra Mundial. Mientras estaba en Francia, se convirtió en un firme partidario de la Action Française. Después de su regreso a la Argentina, estableció contactos con ciertos jóvenes idealistas que anteriormente habían coqueteado con el socialismo, incluyendo Leopoldo Lugones y Rodolfo Irazusta. En 1928 en un banquete Carulla e Irazusta le pidieron al general Uriburu que dirigiera un golpe de Estado contra Yrigoyen, sugerencia que el general declinó.[84]

Uriburu proponía reemplazar el sistema de gobierno representativo que prevalecía en la Argentina por uno influenciado por ideas corporativistas. Coincidió con la definición de democracia de Aristóteles: el gobierno de la mayoría ejercido por los mejores –la Ley Sáenz Peña–, que estableció el voto secreto y obligatorio, había perjudicado en lugar de mejorar la situación política. La universalidad del voto hizo que la cantidad en lugar de la calidad fuera primordial, por lo tanto los más capaces fue-

ron desplazados por los ignorantes que eran la mayoría, y los caudillos habían exacerbado los impulsos de base de las masas para obtener su apoyo. Uriburu creía sinceramente que nuevas leyes era todo lo que se requería para poner fin al gobierno personalista y sus abusos. Su opinión, bastante ingenua y simplista, era compartida por los oficiales del Ejército, y era el resultado de su experiencia en esa arma. En las Fuerzas Armadas bastaba con cambiar los reglamentos existentes. El arraigado hábito de disciplina de los militares y la cadena de mando asegurarían el cumplimiento. Sin embargo, como señaló José María Sarobe en sus memorias, la agitación era un problema de la vida política cotidiana que no podía resolverse cambiando la legislación existente, sino educando a la ciudadanía. Pero Uriburu todavía no había logrado un acuerdo político con el general Justo y sus partidarios. Estos compartían el deseo de Uriburu de derrocar al gobierno, pero buscaron la participación de políticos y civiles. Además, Uriburu se concebía presidente provisional. Como tal, propuso modificar la Constitución y derogar la Ley Sáenz Peña. Pero Justo y sus partidarios se oponían a la idea de que el líder de la rebelión militar asumiera la presidencia. En cambio, los sucesores legales del presidente y el vicepresidente de la Nación debían ser el presidente *pro tempore* del Senado, un radical antipersonalista que debería ocupar la vacante creada por el derrocamiento.[85]

A pesar de los esfuerzos de Uriburu para lograr apoyo para el levantamiento, solo un número limitado de oficiales estaban dispuestos a participar en una empresa de este tipo. Se requería un

esfuerzo a fondo para ganar aún más apoyo entre la oficialidad, y dicho esfuerzo comenzó en junio; luego, el capitán Juan D. Perón sugirió reclutar personal adicional mediante el establecimiento de células revolucionarias en cada unidad. En consecuencia, se estableció un Estado Mayor bajo el coronel José Segura, asistido por el coronel Juan Pistarini. Las secciones operativas y de inteligencia de este particular Estado Mayor incluirían algunos nombres que serían familiares para los argentinos en futuras décadas, como los tenientes coroneles Álvaro Alsogaray, Bautista Molina, Adolfo Espíndola y Juan N. Tonazzi, el coronel Pedro Ramírez, los capitanes Urbano de la Vega y Gregorio Tauber. Finalmente, unos trescientos oficiales se unieron a los conspiradores.[86]

Siempre impaciente, Uriburu decidió comenzar el levantamiento el 30 de agosto. Debido a la mala planificación, el intento fue un fracaso total. Por la mañana del 5 de septiembre, Sarobe y el teniente coronel Bartolomé Descalzo se reunieron con Uriburu para aprobar el manifiesto revolucionario escrito por el poeta nacionalista Leopoldo Lugones. Según los rumores, el manifiesto anunciaría planes para convertir la presidencia en una dictadura y enmendar la Constitución. Uriburu defendió su posición y desestimó los rumores por infundados, y tenía la intención de desacreditar a los líderes del levantamiento. A pesar de estas garantías, y teniendo en cuenta las discrepancias existentes entre los oficiales que representaban a Uriburu, Sarobe le advirtió: "Mi general, si tiene la intención de enmendar la Constitución de la República contra la voluntad nacional, se enfrentará

con una contrarrevolución en 48 horas". El arrebato inesperado irritó a Uriburu, quien respondió coléricamente: "¡Usted debe saber que a nadie asusta el ruido de sables y que yo no tolero las imposiciones de ningún tipo!". Ambos hombres se levantaron airadamente de sus asientos, y Descalzo anunció que su misión había terminado. Consciente de que sus fuerzas necesitaban fortalecerse, y con el fracaso del 30 de agosto en mente, Uriburu demostró una disposición al compromiso que no había evidenciado previamente. Aceptó considerar el plan aprobado por los miembros del grupo de Justo, luego le dio a Sarobe una copia de su manifiesto y agregó: "Lea el manifiesto y, si juzga usted conveniente modificarlo, ¡no dude en decírmelo!".[87]

Descalzo se reunió con líderes de la oposición, incluidos los radicales antipersonalistas, los conservadores y los socialistas independientes. Antonio de Tomaso recibió la noticia del ascenso con entusiasmo y comunicó a Descalzo que había hecho arreglos con los líderes sindicales ferroviarios y acordaron bloquear los trenes que transportaban tropas leales al gobierno. Por su parte, Enrique Santamarina, presidente del Partido Conservador de la Capital Federal y diputado, aseguró a Descalzo que tenía disponibles una serie de camiones pesados, por los que había pagado de su propio bolsillo, en caso de que fueran necesarios para transportar tropas.[88]

Altos oficiales del Ejército que comandaban unidades en la Capital y en las cercanías y alrededor de Buenos Aires, que una vez habían sido leales al régimen, ahora se desesperaban por mantener el orden constitucional y urgían la renuncia de Yrigo-

yen. Entre estos oficiales se hallaban el general José Marcilese, comandante de la Primera División en Buenos Aires, y el coronel Francisco Reynolds, director del Colegio Militar de El Palomar. En la noche del día 5, en la cercana base aérea militar ubicada en El Palomar, oficiales subalternos dirigidos por los capitanes Claudio Rosales y Pedro Castex Lainfor arrestaron al teniente coronel Elisendo Pissano, el comandante de la base, y otros oficiales que rechazaron el levantamiento y asumieron el control de la base aérea. A primera hora de la mañana del 6 de septiembre, el teniente general José F. Uriburu dirigió una columna compuesta por los cadetes del Colegio Militar y el Octavo Regimiento de Caballería comenzó su marcha hacia Buenos Aires, mientras que cazas Dewoitine y bombarderos ligeros Breguet del El Palomar sobrevolaron Buenos Aires.[89]

En Buenos Aires los regimientos 1 y 2 de Infantería permanecieron en sus cuarteles de Palermo, pero fueron puestos en estado de alerta, mientras que se estimaba que el regimiento 3 se había plegado a los rebeldes. El coronel Vázquez, comandante del Regimiento de Granaderos, la unidad de guardia presidencial que permaneció leal al gobierno, fue puesto en estado de alerta. También fueron movilizados coches blindados y se colocaron ametralladoras en el techo de la Casa del Gobierno. A medida que se acercaba la columna dirigida por Uriburu, los oficiales superiores del Regimiento de Granaderos fueron arrestados por sus subalternos y la unidad se unió a los rebeldes. Al mediodía, tropas de los regimientos 1 y 2 de infantería tomaron posiciones a lo largo del terraplén del Ferrocarril de Buenos Aires y del Pa-

cífico y emplazaron ametralladoras. En un descapotable el general Uriburu y su Estado Mayor encabezaron la columna. A lo largo de todo el trayecto una multitud los saludó y vitoreó con entusiasmo. El Ejército era acompañado por cantidades de civiles y los buenos deseos de la mayoría de la población. El movimiento parecía más civil que militar. Cuando las tropas llegaron a la calle Callao, la noticia de que en la Casa de Gobierno habían izado una bandera blanca corrió de boca en boca. La formación marchó a través de las multitudes de civiles que los vitoreaban y continuó como si se tratara de un desfile en una fiesta patria. Pero a medida que la columna avanzaba por la avenida Rivadavia y entró en la plaza Congreso, una ráfaga de ametralladora repentinamente disparada por simpatizantes yrigoyenistas ocasionó un cierto número de heridos entre civiles y soldados. Más tarde se supo que, con la connivencia del gobierno, miembros del Klan Radical habían obtenido armas del Arsenal, incluyendo ametralladoras. La columna luego se dirigió a Plaza de Mayo sin más incidentes. El general Uriburu ingresó a la Casa de Gobierno, y después de una breve discusión, el jefe ejecutivo interino, el vicepresidente Martínez, presentó su renuncia. Unas horas más tarde, el presidente Yrigoyen, que había huido a La Plata en un esfuerzo por reunir el apoyo de la guarnición local, también presentó su renuncia.[90]

El embajador estadounidense señaló que, en mérito de la población argentina, así como de la disciplina militar, excepto por la lamentable pero comprensible destrucción de los efectos personales de Yrigoyen, Oyhanarte, varios de sus íntimos y las ofi-

cinas de periódicos personalistas, no se reportaron otros casos de vandalismo y el golpe se consumó sin derramamiento grave de sangre. Luego de restablecer el control, la junta militar anunció que el gobierno provisional permanecería en el poder hasta que pudieran celebrarse elecciones. Más de un año antes de estos acontecimientos, el embajador de Estados Unidos había anticipado el golpe de Estado cuando informó que los asuntos económicos del gobierno estaban llegando a un punto muerto y que no preveía cómo el país podía ir mucho más lejos por el camino que era sin que se produjera una reacción, fuera violenta o pasiva, y llevar los asuntos de vuelta en la dirección del desarrollo normal y saludable al que tienen derecho en este rico y fértil país. Bliss añadió:

> Un cambio en la política a última hora podría salvar la situación del presidente Yrigoyen, pero creo que es una concesión improbable de su parte en vista de su edad y mentalidad deficiente, por lo que me temo que su administración irá hacia lo inevitable.[91]

Notas

1 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 128-129.

2 Richard J. Walter, *La provincia de Buenos Aires en la política argentina, 1912-1943* (Emecé, Buenos Aires, 1987) pp. 93-94, 111-112; Hernán Otero, *Historia de la provincia de Buenos Aires: población, ambiente y territorio* (Edhasa, Buenos Aires, 2008); Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 134-135. Barceló fue un

canalla agradable, extremadamente popular, porque su puerta estaba abierta a todos los que necesitaban un favor, independientemente de su afiliación política. En la época los trabajos eran escasos y difíciles de encontrar. Los capataces en los frigoríficos escogían a dedo a aquellos que trabajarían ese día, tal como se ve para Estados Unidos en la película protagonizada por Marlon Brando *Nido de ratas*.

3 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 137-138; documento 835.00/452 del 22 de enero de 1930 de J. C. White, encargado de negocios interino, al secretario de Estado, Washington, p. 15. El más famoso de estos gánsteres fue Juan Ruggiero, conocido como Ruggierito. Su conexión con el Partido Conservador comenzó en 1914. Domingo F. Barceló, hermano mayor de Alberto, también había sido intendente de Avellaneda. Cuando era adolescente, Ruggierito llegaban todos los días a la entrada trasera del edificio municipal para recibir una bolsa de comida. Su carrera criminal comenzó en 1912, cuando fue arrestado por la Policía Federal y acusado de robo. Fue arrestado por el mismo delito de nuevo en 1918. En 1930, mientras estaba en la Capital Federal, fue acusado de portar un arma mortal y por tres cargos de juegos de azar ilegales. Para entonces su prestigio en el bajo mundo se había disparado y emergió como una figura de influencia y poder en las filas del Partido Conservador. Sus nefastas actividades llegaron a un final violento en octubre de 1933, después de haber ganado una gran suma en el Hipódromo Nacional. Mientras esperaba a bordo de su Cadillac a una novia, le dispararon

y lo mataron. Para una historia detallada de la relación de este gánster con Barceló véase Norberto Folino, *Barceló, Ruggierito y el populismo oligárquico* (De la Flor, Buenos Aires, 1966).

4 Richard J. Walter, *La provincia de Buenos Aires*, pp. 96-97; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 139-140.

5 Richard J. Walter, *La provincia de Buenos Aires*, p. 97; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 141-142. La familia Gallo era odiada y despreciada por los anarquistas y socialistas debido al brutal trato que aplicaba a los trabajadores de sus ingenios azucareros, donde se los azotaba y confinaba en jaulas por delitos menores.

6 Richard J. Walter, *La provincia de Buenos Aires*, pp. 97-98; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 140-141.

7 Richard J. Walter, *La provincia de Buenos Aires*, p. 98; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, p. 142.

8 Richard J. Walter, *La provincia de Buenos Aires*, pp. 8-99; Raúl A. Molina, "Presidencia de Alvear", p. 317.

9 Ángel Gallardo, *Memorias de Ángel Gallardo* (Elefante Blanco, Buenos Aires, 2003) p. 516; Raúl A. Molina, "Presidencia de Alvear", pp. 336-337.

10 Carlos Ibarguren, *La historia que he vivido*, pp. 387-388.

11 Carlos Ibarguren, *La historia que he vivido*, pp. 388-399.

12 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 144-145. Esta fuente describe cómo los carteles de la UCR que prácticamente deificaron a Yrigoyen fueron pegados en todas las paredes de su vecindario, incluyendo la de su propia casa. David Rock,

Politics in Argentina, pp. 233-236, documento 835.00/450, 22 de enero de 1930, J. C. White, encargado de negocios interino, al secretario de Estado; resumen de una entrevista de Edmundo Guibourg al expresidente Marcelo T. de Alvear, pp. 3-4.

13 Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 126-127; documento 835.00/450, 22 de enero de 1930, p. 4.

14 Raúl A. Molina, "Presidencia de Alvear", pp. 341-342; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, p. 146; Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, p. 127.

15 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 148-149; Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 128-129; Sandra McGee Deutsch, *Counterrevolution in Argentina*, pp. 190-191.

16 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 149-150.

17 Roberto Etchepareborda, "La segunda presidencia de Hipólito Yrigoyen y la crisis de 1930", *HAC* (vol. I, 2.ª sección), pp. 356-364.

18 Anexo al despacho 408, 15 de octubre de 1929. Bocetos biográficos al secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss. Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 151-152.

19 Despacho 503, 20 de marzo de 1929, J.C. White, encargado de negocios interino, al secretario de Estado, Washington; Carlos Ibarguren, *La historia que he vivido*, pp. 391-392; David Rock, *Politics in Argentina*, pp. 241-242.

20 Documento 835.00/450 de 22 de enero de 1930, al secretario de Estado, Washington, de J. C. White, encargado de

negocios interino.

21 Despacho 612, 31 de julio de 1929 de Robert Woods Bliss, embajador estadounidense en Buenos Aires, al secretario de Estado, Washington, pp. 1-2; Robert Potash, *The Army and Politics in Argentina*, pp. 29-31.

22 Despacho 612, 31 de julio de 1929 de Robert Woods Bliss, embajador estadounidense en Buenos Aires, al secretario de Estado, Washington.

23 Despacho 554, 15 de mayo de 1929, al secretario de Estado, Washington, de J. C. White, encargado de negocios interino, pp. 1-3; despacho 658, al secretario de Estado, de Robert Woods Bliss, 4 de septiembre de 1929.

24 Despacho 554, 15 de mayo de 1929, al secretario de Estado, Washington, de J. C. White, encargado de negocios interino, pp. 3-4, US Naval Attaché Report 308 6, 1929. Finalmente, se logró formar quórum, debido a la amenaza de una multa de 1.500 pesos papel a quienes no asistieran.

25 Despacho 554, 15 de mayo de 1929, al secretario de Estado, Washington, de J. C. White, encargado de negocios interino, p. 4.

26 Despacho 554, 15 de mayo de 1929, al secretario de Estado, Washington, de J. C. White, encargado de negocios interino, p. 5.

27 David Rock, *Politics in Argentina*, pp. 247-248.

28 Despacho 574, 10 de mayo de 1929, al secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss.

29 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas: el Paraguay en el litigio de límites con Bolivia* (Ayacucho, Buenos Aires, 3 vols., 1955) vol. II, p. 23.

30 Sobre los esfuerzos de Yrigoyen para contactar con el fantasma de Solano López, Manuel Gálvez, *Vida de Hipólito Yrigoyen*, p. 214; para detalles de la participación paraguaya en los asuntos internos de Uruguay y la guerra del Paraguay, Warren, *Paraguay: An informal history*, pp. 22-26; Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, pp. 23-24.

31 Despacho 574, Robert Woods Bliss al secretario de Estado el 10 de junio de 1929; despacho 127, Bliss al secretario de Estado, 29 de octubre de 1929.

32 Winthrop R. Wright, *British-Owned Railways in Argentina: Their effect on economic nationalism, 1854-1948* (Institute of Latin American Studies, The University of Texas Press at Austin and London, 1974); Roger Gravil, "Anglo-US Trade Rivalry in Argentina and the D'Aberson Mission of 1929", *in* David Rock (ed.), *Argentina in the Twentieth Century* (University of Pittsburgh Press, Pittsburgh, 1975) p. 51; Harold F. Peterson, *Argentina and the United States*, pp. 353-357; Vicente Vázquez Presedo, *Crisis y retraso: Argentina y la economía internacional entre las dos guerras* (Eudeba, Buenos Aires, 1978) pp. 163-165.

33 Roger Gravil, "Anglo-US Trade Rivalry in Argentina", pp. 52-53; Paul B. Goodwin, *Los ferrocarriles británicos*, pp. 273-275.

34 Winthrop R. Wright, *British-Owned Railways in Argentina*, pp. 130-131, Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 152-153.

35 Roger Gravil, "Anglo-US Trade Rivalry in Argentina", pp. 53-58.

36 Informe 312 del agregado naval de Estados Unidos en Buenos Aires, Archivo 103-100, 16 de diciembre de 1929, "Situación política en Argentina"; Roger Gravil, "Anglo-US Rivalidad comercial", pp. 57-59.

37 Winthrop R. Wright, *British-Owned Railways in Argentina*, p. 59.

38 Roger Gravil, "Anglo-US Trade Rivalry in Argentina", p. 59; Departamento de Estado, División de Asuntos Latinoamericanos, memorándum del 21 de octubre de 1929; despacho de Robert Woods Bliss a Francis White, subsecretario de Estado, 13 de noviembre de 1929.

39 Documento 711.35/85, despacho 813, 20 de marzo de 1930, al secretario de Estado, Washington, de J. C. White, encargado de negocios interino, apéndice al despacho 813, sumario de traducción del editorial de *La Prensa,* 20 de marzo de 1930, "La situación en la Argentina", memorandum del Departamento de Estado, División de Asuntos Latinoamericanos, 21 de octubre de 1929, pp. 1-3.

40 Félix Luna, *Ortiz*, pp. 88-94; Paul B. Goodwin, *Los ferrocarriles británicos*, pp. 239-240: Joel Horowitz, *Argentina's Radical Party and Popular Mobilization*, p. 186.

41 David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War*, pp. 25-26; Bryce Wood, *The United States and Latin American Wars, 1932-1942* (Columbia University Press, Nueva York, 1966) pp. 19-20.

42 David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War*, pp. 43-44; Harris G. Warren, *Paraguay: An informal history*, pp. 268-269; Leslie B. Rout, *Politics of the Chaco Peace Conference, 1935-1939* (University of Texas Press, Austin, 1970) pp. 19-20.

43 David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War*, pp. 45-51; Leslie B. Rout, *Politics of the Chaco Peace Conference*, p. 20.

44 Frederick B. Pike, *Chile and the United States*, pp. 175-176.

45 Simon Collier y William Sater, *A History of Chile, 1880-1994* (Cambridge University Press, 1996) pp. 207-208: William F. Sater, *The Heroic Image in Chile*, p. 137; Carmen C. Sutter y Osvaldo Sunkel, *Un siglo de historia económica de Chile, 1830-1930* (Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1982) p. 127; Mario Barros, *Historia diplomática de Chile*, pp. 703-705.

46 Hubert Herring, *A History of Latin America: From the Beginning to the Present* (Alfred Knopf, Nueva York, 1968) pp. 661-666; Carmen C. Sutter y Osvaldo Sunkel, Un *Siglo de historia económica de Chile*, pp. 127, 148.

47 David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War*, pp. 25-26, Bryce Wood, *The United States and Latin American Wars*, pp. 19-20.

48 Frederick B. Pike, *Chile and the United States*, pp. 178-182.

49 Frederick B. Pike, *Chile and the United States*, pp. 183-194.

50 Frederick B. Pike, *Chile and the United States*, pp. 230-232; Bryce, *The United States and Latin American Wars*, pp. 22-23; documento 724/315/670, 25 de agosto de 1929, al secretario de Estado de Robert Woods Bliss, informe de noviembre de 1929 a William C. Cooper, director de Comercio Interior, Departamento de Comercio, Washington, Alexander V. Dye, agregado comercial. . 22-23; documento 724/315/670, 25 de agosto de 1929, al secretario de Estado de Robert Woods Bliss, informe de noviembre de 1929 a William C. Cooper, director de Comercio Interior, Departamento de Comercio, Washington, Alexander V. Dye, agregado comercial. . 22-23; documento 724/315/670, 25 de agosto de 1929, al secretario de Estado de Robert Woods Bliss, informe de noviembre de 1929 a William C. Cooper, director de Comercio Interior, Departamento de Comercio, Washington, Alexander V. Dye, agregado comercial. . 22-23; documento 724/315/670, 25 de agosto de 1929, al secretario de Estado de Robert Woods Bliss, informe de noviembre de 1929 a William C. Cooper, director de Comercio Interior, Departamento de Comercio, Washington, Alexander V. Dye, agregado comercial.

51 Rodrigo Fuenzalida Bade, *La Armada de Chile*, vol. IV, pp. 162-171; John M. Andrade, *Latin American Military Avia-*

tion, pp. 95-96.

52 Miguel Á. Scenna, *Argentina-Chile: una frontera caliente* (De Belgrano, Buenos Aires, 1981) pp. 155-156. Scenna entrevistó al exaviador naval Sautú Riestra y registró sus experiencias sobre bases aéreas y territorios chilenos, mientras operaba desde varios lagos andinos. Al otro lado de los Andes estaba la base aérea chilena en Puerto Montt. "«Sabía que los dormitorios de los pilotos estaban lejos del aeródromo y calculé que para cuando los carabineros descubrieran la presencia de nuestro avión y los pilotos corrieran a calentar los motores tendríamos tiempo para reconocer, fotografiar y desaparecer.» Sautú Riestra y su unidad operaron durante quince días, ocultando el avión bajo la orilla del lago [que era] densamente boscosa cada vez que aviones chilenos volaban sobre la zona. «Nos mantuvimos fuera de vista durante dos o tres días y apareceríamos en otro lugar, como Temuco. En quince días reconocimos los pasos andinos y nos acercamos a Mendoza, cuando estalló un incendio forestal, no sé si los chilenos lo iniciaron o no, pero el humo nos impidió continuar, y nos retiramos»". Ricardo A. Paz, *El conflicto pendiente* (Eudeba, Buenos Aires, 2 vols., 1980) vol. I, pp. 158-161; Miguel Á. Scenna, *Argentina-Chile*, pp. 157-163; Oscar Rimondi, "Alas sobre la Patagonia", *Mach 1* (1 de junio de 1993).

53 Despacho 701, 31 de octubre de 1929, al Secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss, pp. 1-3; Carlos Ibarguren, *La historia que he vivido*, p. 392.

54 David Rock, *Politics in Argentina*, pp. 149-150; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 170-172; "La versión oficial: a Lencinas lo mataron por cuestiones amorosas" y "La otra versión: yrigoyenistas enviaron un matón para que asesinara a Lencinas" (*Los Andes*, 27 de abril de 2004); informe del agregado naval de Estados Unidos 287, 29 de noviembre de 1929.

55 Despacho 701, 31 de octubre de 1929, al secretario de Estado, Washington, del embajador Robert Woods Bliss, pp. 3-5.

56 Despacho 426, al secretario de Estado, Washington, del embajador Robert Woods Bliss, 28 de noviembre de 1928. Huelga en la Mihanovich River Company que se estableció el 29 de octubre de 1929, Mihanovich y huelga de Rosario, copia de un informe del representante laboral de la Sociedad de Naciones, pp. 1-2.

57 Despacho 426, al secretario de Estado, Washington, del embajador Robert Woods Bliss, 28 de noviembre de 1928, pp. 3-4.

58 Despacho 426, al secretario de Estado, Washington, del embajador Robert Woods Bliss, 28 de noviembre de 1928, pp. 5-6.

59 Joel Horowitz, *Argentina's Radical Party and Popular Mobilization*, p. 190; telegrama 116, 2 de septiembre de 1929, al secretario de Estado, de Robert Woods Bliss.

60 Paul B. Goodwin, *Los ferrocarriles británicos y la* UCR, pp. 274-275.

61 Paul B. Goodwin, *Los ferrocarriles británicos y la* UCR, pp. 276-277.

62 Paul B. Goodwin, *Los ferrocarriles británicos y la* UCR, pp. 270-273.

63 Félix Luna, *Ortiz*, pp. 88-96; Paul B. Goodwin, *Los ferrocarriles británicos y la* UCR, pp. 176-177.

64 Paul B. Goodwin, *Los ferrocarriles británicos y la* UCR, pp. 273-274; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 174-175; Winthrop R. Wright, *British-Owned Railways in Argentina*, pp. 54-55.

65 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 174-175, Winthrop R. Wright, *British-Owned Railways in Argentina*, pp. 54-55.

66 Paul B. Goodwin, *Los ferrocarriles británicos y la* UCR, pp. 284-285; Joel Horowitz, p. 196; despacho 617, al secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss, 31 de julio de 1929.

67 Winthrop R. Wright, *British-Owned Railways in Argentina*, pp. 123-124; Paul B. Goodwin, *Los ferrocarriles británicos y la* UCR, pp. 289-290; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 175-176; Rosendo Fraga, *La política de defensa argentina a través de los mensajes presidenciales al Congreso, 1854-2001* (Instituto de Historia Militar Argentina, Buenos Aires, 2002) pp. 339-340.

68 Despacho 972, 11 de septiembre de 1930, al secretario de Estado de Robert Woods Bliss; David Rock, *Politics in Argentina*, p. 250.

69 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 171-173.

70 Vernon L. Phelps, *The International Economic Position of Argentina* (University of Pennsylvania Press, Filadelfia, 1938) cuadro I, p. 238; David S. Landes, *The Unbound Prometheus: Technological change and industrial development in Western Europe from 1750 to the present* (Cambridge at The University Press, 1969) p. 367; Aldo Ferrer, *The Argentine Economy: An economic history of Argentina* (University of California Press, Berkeley, 1967) p. 162; Horacio J. Cuccorese, *Historia económica financiera argentina*, p. 115.

71 David Rock, *Politics in Argentina*, pp. 254-255; Ricardo M. Ortiz, *Historia económica de la Argentina* (Plus Ultra, Buenos Aires, 1987) p. 667, despacho 899, 26 de junio de 1930, al secretario de Estado, Washington, de J. C. White, encargado de negocios interino.

72 David Rock, *Politics in Argentina*, pp. 257-258; despacho 757, 20 de enero de 1930, al secretario de Estado, Washington, del encargado de negocios interino J. C. White.

73 David Rock, *Politics in Argentina*, pp. 258-260.

74 Despacho 617, 31 de julio de 1929, al secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss, pp. 1-10.

75 Despacho 617, 31 de julio de 1929, al secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss, pp. 10-12.

76 Rosendo Fraga, *El general Justo* (Emecé, Buenos Aires, 1993) pp. 174-175; despacho 503, 20 de marzo de 1929, al

secretario de Estado, Washington, del encargado de negocios interino J. C. White, p. 1.

77 Rosendo Fraga, *El general Justo*, p. 175; Robert Potash, *The Army and Politics in Argentina*, pp. 38-39.

78 Carl E. Solberg, *Oil and Nationalism in Argentina*, pp. 82-83; Leopoldo Lugones, *La Grande Argentina* (Huemul, Buenos Aires, 1962) pp. 103-110.

79 Sandra McGee Deutsch, *Counterrevolution in Argentina*, pp. 194-199; José L. Romero, *A History of Argentine Political Thought* (Stanford University Press, Stanford, 1963) pp. 227-228.

80 José M. Sarobe, *Memorias sobre la revolución* del 6 de septiembre de 1930 (Gure, Buenos Aires, 1957) pp. 1920, 21-38. Argentina, estabilidad del gobierno, documento 835.00/475, agregado militar, Argentina, reporte 4213, 29 de agosto de 1930.

81 Telegrama 114, 2 de septiembre de 1930 5 a.m., al secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss; telegrama 115, 2 de septiembre de 1930 5 a.m., al secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss.

82 Telegrama 116, 2 de septiembre de 1930 11 a.m., al secretario de Estado de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss.

83 Telegrama 117, 3 de septiembre de 1930, 1 p.m., al secretario de Estado, de Robert Woods Bliss; telegrama 119, 4 de septiembre de 1930, 10 p.m., al secretario de Estado, de

Robert Woods Bliss; telegrama 120, 5 de septiembre de 1930, 7 p.m., al secretario de Estado, de Robert Woods Bliss; telegrama 121, 6 de septiembre de 1930, 11 p.m., al secretario de Estado, de Robert Woods Bliss.

84 Phillip Rees, *Biographical Dictionary of the Extreme Right Since 1890* (Simon & Schuster, Nueva York, 1990) pp. 54-55; Sandra McGee Deutsch, *Counterrevolution in Argentina*, p. 71; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 171-173. Según esta fuente, que había estado cerca de Lugones en la ocasión, Uriburu sonrió mientras acariciaba su bigote y le devolvía el tiro: "¡El horno no está para bollos!". Vestido de civil, ya que agentes de policía seguían sus pasos, Uriburu, quien comenzó a conspirar a mediados de 1929, se reunía con otros presuntos conspiradores en los cafés de la calle Florida, mientras simulaban coquetear con las jóvenes vendedoras de la cercana gran tienda Harrod's.

85 Sandra McGee Deutsch, *Counterrevolution in Argentina*, pp. 206-207. Uriburu consideró que lograr tal situación presentaba dificultades "en un país donde el 60% de la población era analfabeta". Una distorsión obvia, desde que el Censo Nacional de 1914 reveló que el porcentaje de analfabetismo en la Argentina en ese año era de solo 25%, José M. Sarobe, *Memorias sobre la revolución del 6 de septiembre de 1930*, pp. 21-23, Robert Potash, *The Army and Politics in Argentina*, p. 44.

86 José M. Sarobe, *Memorias sobre la revolución del 6 de septiembre de 1930*, pp. 21-47; Juan D. Perón, "Lo que yo vi de la

preparación para la revolución y de la revolución misma", *in* José M. Sarobe, pp. 281-297.

87 José M. Sarobe, *Memorias sobre la revolución del 6 de septiembre de 1930*, pp. 114-121.

88 José M. Sarobe, *Memorias sobre la revolución del 6 de septiembre de 1930*, pp. 137-140.

89 Oscar G. Vélez y Ricardo L. Quellet, *Historia de la Fuerza Aérea Argentina* (Dirección de Estudios Históricos, Buenos Aires, vols. 1-3, 2000) vol. 3, pp. 68-69.

90 José M. Sarobe, *Memorias sobre la revolución del 6 de septiembre de 1930*, pp. 156-159; Robert Potash, *The Army and Politics in Argentina*, pp. 48-50; telegrama 124, al secretario de Estado, de Robert Woods Bliss, 7 de septiembre de 1930, pp. 1-2.

91 Despacho 617, 21 de julio de 1928, al secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss, p. 11.

CAPÍTULO 4
El Ejército en el poder: el gobierno provisional

El Congreso Nacional fue disuelto por un decreto del presidente provisional Uriburu. José Guerrico fue nombrado intendente de Buenos Aires en lugar de José Luis Cantilo, y el Concejo Deliberante de la ciudad también fue disuelto. La Corte Suprema, sin embargo, no corrió la misma suerte. Yrigoyen había designado al doctor José Figueroa Alcorta como presidente de la Corte Suprema por decreto del 4 de septiembre, artículo 56, sección 5 de la Constitución, el cual dispone que la designación de los jueces debe recibir el consentimiento del Senado. Yrigoyen no convocó las sesiones ordinarias del Congreso hasta el 11 de septiembre. La Corte Suprema fue notificada por escrito del gobierno provisional de su asunción al poder y reconoció la nota.[1]

En la provincia de Buenos Aires, los militares se hicieron cargo de la Casa de Gobierno en La Plata el 7 de septiembre. Al día siguiente, Carlos Meyer Pellegrini, un conocido abogado en Buenos Aires y exministro del gabinete, fue designado interventor de la provincia. En las provincias de Santa Fe y San Juan los funcionarios yrigoyenistas dimitieron y se nombraron gobernadores *ad interim* hasta que un interventor se hiciera cargo. En la provincia de Córdoba hubo algunos tiroteos en la capital. El gobernador dimitió y el comandante de la guarnición local designado interventor temporal disolvió la Legislatura. Carlos Ibar-

guren, exministro de Educación, fue nombrado interventor. El gobierno provisional designó oficiales de las Fuerzas Armadas como interventores en las provincias de Catamarca, Jujuy, Tucumán, Mendoza, Corrientes, Salta y La Rioja. En Entre Ríos y San Luis, los gobiernos provinciales estaban favorablemente dispuestos al gobierno provisional, por lo que no experimentaron cambios.[2]

Con la excepción de los ministros de Guerra y Marina, el gabinete que Uriburu convocó era predominantemente civil, y estaba compuesto por hombres que habían servido en la vida pública antes del interludio de Yrigoyen o habían tenido éxito en el campo de los negocios o de la vida profesionales. Enrique Santamarina asumió como vicepresidente, Marcelo Sánchez Sorondo como ministro del Interior, Ernesto Bosch se hizo cargo del Ministerio de Relaciones Exteriores, Ernesto S. Pérez fue designado ministro de Finanzas, Ernesto E. Padilla asumió el cargo de ministro de Educación, el general Francisco Medina el de ministro de Guerra, el contraalmirante Abel Renard el de ministro de Marina, Horacio Beccar Varela el de ministro de Agricultura y Octavio S. Pico se hizo cargo del Ministerio de Obras Públicas.[3]

Poco después de asumir el poder, el gobierno provisional ordenó una investigación para determinar los gastos ilegales de fondos del gobierno realizados por el gobierno de Yrigoyen y otros abusos. En consecuencia, se nombró una comisión especial para preparar un informe y hacer recomendaciones. El informe demostró claramente que Elpidio González, exministro del Interior y reputado como el genio maligno del gobierno de Yrigo-

yen, aparecía como el principal responsable de los crímenes cometidos en San Juan y Mendoza por la intervención federal durante los dieciocho meses previos al golpe. González era oriundo de Córdoba y cuando era estudiante de derecho se ganaba la vida tocando la guitarra en casas de mala reputación. Debido a su popularidad entre las gentes simples de campo, pronto se halló en posición para controlar un gran número de votos. Como resultado, pronto ganó influencia en el partido radical. Durante el primer mandato de Yrigoyen fue nombrado jefe de policía en la capital, luego ministro de Guerra. Después del golpe fue arrestado y mantenido aislado hasta que fue trasladado al Arsenal de Guerra en Buenos Aires.[4]

Antes de ser designado a altos cargos, Horacio Oyhanarte, el exministro de Relaciones Exteriores, fue acreditado con una fortuna de dos a tres mil pesos. Sin embargo, poco antes de la revolución, tomó prestados 200.000 pesos del Banco Nación, una transacción prohibida por la ley. La lista de sus activos que presentó al banco lo reveló como poseedor de bienes inmuebles mantenidos en sociedad con otras dos personas, que ascendían a los 6.150.000 de pesos. Su departamento en el centro de la ciudad fue valuado en 250.000 pesos y, según la lista presentada, ganó 2.000.000 de pesos en honorarios como abogado. Se planteó la cuestión de qué servicios representaban estas ganancias, ya que Oyhanarte nunca había ejercido su profesión como miembro del Colegio de Abogados. Además, fue acusado de corrupción y de estar conectado financieramente con todo tipo de empresas turbias. Durante el movimiento revolucionario huyó a La

Plata, donde permaneció escondido hasta el 11 de septiembre, cuando se fugó a Montevideo. Armando Tealdi, que había declarado 245 pesos al mes como empleado del Arsenal de Buenos Aires y ningún otro medio de apoyo hasta un año antes, formó una asociación con el ministro de Relaciones Exteriores, quien lo transfirió a su personal. En el momento de la revolución había amasado una fortuna de 1.500.000 de pesos. Además, era dueño de una estancia en sociedad con Oyhanarte. Se dice que el propio Tealdi "valía" 2.600.000 pesos.[5]

Uriburu versus Justo

Después de jurar como presidente provisional, Uriburu prometió, de acuerdo con el compromiso asumido con otros miembros del Ejército que participaron en el levantamiento, que continuaría la restauración de las instituciones bajo el régimen constitucional y que la Constitución permaneciera inalterada.

Uriburu ofreció la vicepresidencia al general Justo, quien se negó, ya que no deseaba aceptar un nombramiento político prominente en el nuevo gobierno. En cambio, el 8 de septiembre, Uriburu lo designó comandante en jefe del Ejército. Aunque Justo aceptó, dejó muy claro que tenía la intención de renunciar cuando la situación política se hubiera estabilizado. Fiel a su palabra, Justo presentó su renuncia el 24 de septiembre. Después tuvo una conversación telefónica con Marcelo T. de Alvear, quien estaba en París en ese momento. Justo había sido ministro

de Guerra del gobierno de Alvear y era amigo personal del expresidente, y le aconsejó sobre la situación política prevaleciente en la Argentina. Alvear a su vez recibió la noticia del levantamiento militar y la caída de Yrigoyen con gran satisfacción.[6]

La economía bajo el gobierno provisional

El gobierno provisional se dedicó inmediatamente a la tarea de aliviar la situación económica de la Argentina equilibrando el presupuesto. En 1930, el déficit anual alcanzó los 350 millones de pesos, mientras que el presupuesto de 1931 se limitó a 650 millones, de los cuales 239 se destinaron al servicio de la deuda pública. El 25 de abril de 1931 el gobierno autorizó al Banco de la Nación Argentina a redescontar la suma de 200 millones de pesos en el Fondo de Conversión. Esta medida ejerció una influencia muy saludable en la economía, que experimentaba una falta de liquidez. Las importaciones fueron restringidas, y en cuanto al comercio exterior, mientras que en 1930 la Argentina experimentó un saldo desfavorable de 125.078.564 de pesos, en 1931 logró un saldo favorable de 124.973.994. Además, el gobierno provisional impuso fuertes recortes del gasto público, dejando cesantes a unos veinte mil empleados del Estado solo en Buenos Aires durante 1930 y 1931. Pero estos recortes en el gasto público no llegaron a equilibrar el presupuesto, que había sido abrumado de gastos extraordinarios durante el gobierno de Yrigoyen.[7]

Más importante aún, Raúl Prebisch, un joven y muy capaz funcionario del Ministerio de Hacienda, decidió hacer una revisión de la política fiscal mediante la introducción de un impuesto progresivo sobre la renta basado en el modelo australiano. Aunque Ibarguren socarronamente atribuye la iniciativa al ministro de Economía Enrique Uriburu, uno de sus parientes, ni Uriburu ni sus partidarios creían que el presidente provisional lo aprobaría. Prebisch se había reunido a diario con el general Uriburu y había desarrollado una relación de trabajo con el general. Presentó el impuesto sobre la renta como un instrumento diseñado para aumentar los ingresos del gobierno, y el general accedió no por motivos de equidad, sino por la emergencia de la economía. Prebisch y su equipo finalmente obtuvieron el impuesto sobre la renta por el cual el Partido Socialista había luchado durante una generación.[8]

El control de cambios

La devaluación de la libra esterlina en septiembre de 1931 complicó aún más la situación económica argentina. Una fuga de capitales fue atribuida a las retenciones externas por parte de los exportadores que esperaban una mayor devaluación del peso argentino. Estas circunstancias, añadidas al deterioro de la balanza comercial y la pesada carga de la deuda externa, forzaron la intervención del gobierno argentino que introdujo controles cambiarios.[9]

Las Fuerzas Armadas

Con el fin de reducir los déficits heredados del gobierno anterior, se redujeron los gastos a su nivel más bajo desde 1928. Los gastos militares se disminuyeron en términos absolutos, principalmente por una fuerte reducción de los pagos por armamentos, como se puede ver en el cuadro 4.1. Bajo Alvear, se había adjudicado un contrato considerable a la casa Schneider-Creusot de Francia por un gran número de baterías de campaña, montaña, artillería pesada y muy pesada. Los envíos de algunas de las piezas de campaña livianas comenzaron a llegar en 1931, pero las entregas de las armas más pesadas solo se completaron durante 1936 y 1937, cuando las condiciones fiscales habían mejorado. Del mismo modo, la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba adquirió una licencia para fabricar el caza monoplano Dewoitine D. 27, y el presidente Uriburu anunció que una serie inicial sería entregada durante 1932. En última instancia, el Servicio Aeronáutico del Ejército optó por continuar la producción del Dewoitine D. 21 en Córdoba.[10]

La Sociedad Rural Argentina, integrada por mercaderes, ganaderos y agricultores de los territorios del sur y presidida por el contraalmirante Pedro S. Casal, exministro de Marina, hizo un llamamiento al gobierno para que prestara ayuda a sus vastas posesiones en el sur; los cuatro puntos principales eran los límites de la tierra, la supresión de los deberes de aduana, la finalización de los trabajos en los ferrocarriles patagónicos y la creación de la Sexta Región Militar para la protección contra los merodeadores

y cuatreros chilenos. El tema había sido tratado en varias ocasiones en el Ministerio de Guerra. En esos momentos, había un destacamento del regimiento 8 de infantería que consistía en un batallón de tres compañías, una compañía de ametralladoras y una batería de artillería de campaña, que fueron destacados a Comodoro Rivadavia. En el marco del nuevo presupuesto se asignaron fondos para la construcción de cuarteles durante el año siguiente.[11]

Cuadro 4.1. Compras de armamentos, 1928-1936

Año	Millones pesos oro
1928	42,0
1929	16,7
1930	27,9
1931	11,7
1932	8,9
1933	8,9
1934	9,8
1935	37,0
1936	46,8

Fuente: Alain Rouquié, *Poder militar y sociedad política en la Argentina* (Emecé, Buenos Aires) vol. I, p. 26.

Cuadro 4.2. Sumario de efectivos presupuestados

Año	Oficiales	Suboficiales y tropa	Total
1924	1.497	25.283	26.780
1925	1.497	25.283	26.780
1926	1.497	25.283	26.780
1927	1.497	25.283	26.780
1928	1.501	26.043	27.544
1929	1.501	26.043	27.544
1930	1.501	26.043	27.544
1931	1.848	30.055	31.903
1932	1.937	31.488	33.425
1933	n/a	n/a	n/a
1934	1.933	29.950	31.883

Fuente: Liga de Naciones, *Armaments Yearbook: General Statistic and Information* (Ginebra, 1935) p. 25.

Una innovación significativa realizada por el gobierno provisional fue la creación de la Escuela Superior para sustituir un curso similar en el Colegio Militar de la Nación (CMN) para capacitar a ingenieros militares establecidos en 1915. Este fue un desarrollo lógico de los esfuerzos en curso para desarrollar armamentos y la industria pesada. Aunque la inscripción en el CMN aumentó de 484 en 1921 a 68 en 1930 y 690 en 1931, esto fue probablemente debido a nuevas oportunidades en la carrera militar durante la depresión, pero la reducción por diversos motivos entre los cadetes de primer y segundo año fue alta, ya que los estándares tradicionales de la institución se observaron rígidamen-

te. A pesar de que el número de inscriptos era mayor, las clases de graduados del CMN no reflejaron un aumento drástico: 108 en 1933, 125 en 1935 –cuando se añadió una sección de aviación al currículo–, 125 en 1936 y 108 en 1937. Se prestó especial atención a las escuelas técnicas del Ejército. La Escuela de Artillería en Campo de Mayo se amplió para incluir un grupo antiaéreo pesado, a ella siguió la adición de una batería de artillería de acompañamiento en la Escuela de Infantería. En el lado negativo, bajo Uriburu los oficiales del Ejército fueron transferidos frecuentemente de un puesto a otro, aparentemente para evitar que se involucraran en actividades políticas. Tales transferencias eran una espada de doble filo. Los miembros de su grupo de allegados fueron recompensados con asignaciones principales. El teniente coronel Juan Bautista Molina, su principal asesor, que viajó en un coche convertible a la cabeza de las columnas el 6 de septiembre, fue designado jefe de la Comisión de Adquisición de Armamentos en Europa, secundado por los teniente coroneles Luis Daneri y Lauro Lagos. Los edecanes de Uriburu, el capitán Oscar Silva y el mayor Ricardo Mendioroz, fueron destinados como agregados militares a Bélgica y Francia. También fueron asignados como agregados militares el teniente coronel Pedro Ramírez a Italia, el teniente coronel Alberto Gilbert a España y el capitán Alfredo Gilbert a Brasil. Dos de los partidarios de Justo, que eran miembros de la facultad de la Escuela Superior de Guerra antes del golpe, fueron transferidos. El teniente coronel Descalzo fue desterrado al lejano Territorio Nacional de Formosa, en la frontera con Paraguay.[12]

Las elecciones de abril de 1931

Cuando Uriburu prestó juramento el 8 de septiembre, conforme al compromiso logrado con los partidarios del general Justo, prometió respetar la Constitución y la Ley Sáenz Peña, una promesa que reiteró en un discurso radial el 14 de ese mes. Esto fue favorablemente recibido por la opinión pública en general. Sin embargo, el 30 de septiembre el general echó la promesa a los vientos en un manifiesto en el que expuso claramente su idea, en contradicción con sus promesas anteriores. Además, minimizó públicamente el papel de los partidos de oposición en la rebelión, y declaró que no había compromisos entre el político de la oposición y los líderes del levantamiento. Además, bajo el pretexto de erradicar viejos fraudes, los miembros del partido radical fueron despedidos de los cargos públicos, hasta los empleados postales de menor jerarquía, y reemplazados por simpatizantes conservadores. En el interior, los que habían pertenecido a clubes radicales fueron llamados a las comisarías de policía y golpeados. Muchos líderes radicales fueron exiliados, otros enviados a la colonia penal de Ushuaia, en la fría y lejana isla de Tierra del Fuego. Al ver el giro que estaban tomando los acontecimientos, Lisandro de la Torre escribió a Uriburu advirtiéndole que la opinión sensible nunca acompañaría a un gobierno reaccionario y que el partido revolucionario que formara caería "¡poco a poco bajo la influencia de los partidos reaccionarios!". Esta profecía y la advertencia anterior de Sarobe a Uriburu se tornaron en realidad.[13]

Si bien el golpe militar fue recibido con entusiasmo y alegría por la población, esta relación favorable entre el gobierno provisional y la opinión pública no perduraría, especialmente cuando el primero emitió un manifiesto que contradecía sus promesas y declaraciones anteriores. El nuevo manifiesto expresaba que era necesario modificar el sistema electoral existente para evitar que se repitieran los abusos extirpados por la revolución, algo necesario para el perfeccionamiento del régimen electoral. Alegaba:

> La opinión pública también puede estar representada en el Parlamento en la misma forma que la representación extendida a los sindicatos y a las corporaciones que están sólidamente organizados. La sociedad ha evolucionado profundamente desde el individualismo democrático, que se basa en el sufragio universal, a la estructura colectiva, que responde a intereses generales más complejos y organizados dentro del marco social.[14]

El 19 de septiembre, el ministro del Interior y Marcelo Sánchez Sorondo, la eminencia gris del gobierno provisional y arquitecto de este plan, pronunciaron sendos discursos en La Plata en los que esbozaron claramente los detalles de su plan. La primera etapa contemplaba una serie de elecciones escalonadas para restaurar los gobiernos en las provincias que habían sido intervenidas, comenzando por aquellas donde la fuerte presencia de antipersonalistas ofrecía mejores posibilidades de una victoria electoral. En segundo lugar, una vez que se completaron las elecciones provinciales, el Congreso nacional promulgaría las propuestas revolucionarias, es decir, las enmiendas a la Constitución, y derogaría la Ley Sáenz Peña. Sánchez Sorondo asumió que el

electorado aprobaría este plan para limitar la futura participación del partido radical en futuras elecciones y que las fuerzas antipersonalistas en las provincias aprobarían la propuesta de representación corporativa. A principios de marzo, después de haber consultado con los líderes conservadores y con Carlos Meyer Pellegrini, el interventor federal en la provincia de Buenos Aires, el gobierno provisional anunció que el 5 de abril se celebrarían elecciones para gobernador, vicegobernador y legisladores provinciales en la provincia de Buenos Aires.[15]

La ideología de Uriburu provocó resistencia entre los políticos que amenazaron con retirarle su apoyo. para conciliar con la opinión pública, Carlos Ibarguren, interventor federal en Córdoba y pariente del presidente, insinuó que las opiniones de Uriburu confirmaron la intención del gobierno de hacer una revolución en profundidad, y en un manifiesto fechado el 1 de octubre declaró:

> La opinión pública también puede estar representada en el Parlamento en la misma forma que la representación extendida a los sindicatos y a las corporaciones que están sólidamente organizadas. La sociedad ha evolucionado profundamente desde el individualismo democrático que se basa en el sufragio universal a la estructura colectiva que responde a intereses generales más complejos y organizados dentro del marco social.[16]

La decisión de Uriburu se basó en dos consideraciones fundamentales: en primer lugar, la confianza suprema de los líderes conservadores de poder derrotar a los radicales en cualquier elección, y en segundo lugar la desmoralización y vergüenza que esa

victoria infligiría a los yrigoyenistas. En esta coyuntura, los personalistas estaban desorganizados y sin líderes, ya que sus antiguos dirigentes fueron encarcelados o exiliados. El periodista Remigio Lupo describió la situación a Alvear en una carta fechada el 11 de noviembre de 1930: "El peludismo [los yrigoyenistas] que en primer momento se echó a muerto y que pedía humildemente ser admitido a las filas del verdadero radicalismo, es decir, el antipersonalismo, ha reaccionado en los últimos días, y ya no habla sino de ir a la lucha por sus cabales. Ha reabierto un gran número de sus comités, han aparecido en la Capital y en las provincias periodiquillos que defienden sus intereses y sus oradores, como Mercader, en una reunión celebrada La Plata, hablan y ensalzan la gloriosa obra de su partido". Mientras tanto, en noviembre de 1930, en reunión del Comité Nacional de la UCR, se decretó una reorganización del partido en todo el país. A pesar de los esfuerzos del gobierno, los radicales se estaban reorganizando y ganando impulso. El resultado de las elecciones de abril sorprendería al gobierno provisional y a los conservadores, y los sacudiría de su complacencia.[17]

En las elecciones del 5 de abril celebradas en la provincia de Buenos Aires, los resultados iniciales mostraron que hubo un aumento gradual de la mayoría radical sobre los conservadores. Las cifras para el recuento de los dos primeros distritos que fueron los únicos completados para el jueves 15 de abril fueron las siguientes: radicales, 85.804; conservadores, 80.254; socialistas, 19.579 y 2.605 votos dispersos.[18]

Para el 30 de abril, el escrutinio de los votos se completó con los siguientes resultados: radicales, 218.783; conservadores, 187.754; socialistas, 41.573; antipersonalistas, 2.597; votos en blanco, 12.464.

Los resultados alteraron por completo los cálculos preelectorales de los conservadores y del gobierno provisional. El sistema de representación proporcional empleado otorgó a los radicales 56 escaños, 49 a los conservadores y 9 a los socialistas. La UCR todavía carecía de dos escaños adicionales para alcanzar la mayoría prescripta por la Constitución, situación que presentaba una complicación inesperada e incómoda. Los socialistas tenían en su mano la clave de las elecciones, ya que podían decidir la elección votando por los candidatos conservadores o radicales. En una asamblea celebrada en La Plata el 15 de marzo de 1931, se dejaron de lado las objeciones planteadas por los partidarios de la abstención. Después de algunas negociaciones, Honorio Pueyrredón fue elegido candidato a gobernador luego de derrotar a Alvear en votación secreta. En un sincero esfuerzo para fusionar las dos ramas, los antipersonalistas y los personalistas, Mario Guido, un antipersonalista, fue seleccionado como candidato para el puesto de vicegobernador. Muchos líderes radicales, ansiosos por reunificar el partido, querían nominar a Alvear, y el expresidente, que aún residía en París, los habría autorizado a postularlo. Sin embargo, su candidatura planteó una seria oposición entre los radicales del sur de la provincia, resentidos por las muy publicitadas críticas de Alvear a Yrigoyen y su versión del radicalismo.[19]

El éxito inesperado de los candidatos radicales en esas elecciones fue un duro golpe para los conservadores, así como para el gobierno provisional. La confianza de los conservadores previamente a las elecciones dio paso al pesimismo más profundo. Durante una visita a Santa Fe de un fin de semana Uriburu declaró claramente: "La revolución ha destruido un sistema que arrastró a la República hasta la ruina y afirmó que era su deber evitar que el país cayera de nuevo en manos de quienes lo han explotado y desprestigiado su buen nombre". Este discurso tenía como objetivo consolidar la opinión pública y la necesidad de defender al presidente para evitar otra catástrofe nacional. Pero el fracaso para obtener una victoria decisiva en las urnas de Buenos Aires erosionó el menguante prestigio de Uriburu, y puso en relieve la falta de confianza en las políticas del gobierno provisional y su falta de satisfacción de las demandas cívicas generales del país. Este fracaso fue atribuido a Sánchez Sorondo, quien había perseguido a los radicales y rechazado ofertas de coalición con varios otros elementos políticos antirradicales para establecer un partido nacional. Al formar un nuevo gabinete, Uriburu retuvo a Ernesto Bosch y al general Medina como ministros de Relaciones Exteriores y Guerra respectivamente. Las carteras de Finanzas y Justicia y Educación Pública fueron ocupadas por Enrique Uriburu, el presidente del Banco Nación, ferviente conservador y primo del presidente, y Guillermo Rothe, el interventor de la provincia de Santa Fe. Rothe era un miembro prominente del Partido Democrático de Córdoba. Octavio S. Pico reemplazó a Sánchez Sorondo como ministro del Interior, el cargo de minis-

tro de Agricultura fue para David Arias, el de Obras Públicas para Pablo Calatayud, mientras que el contraalmirante Carlos G. Daireaux reemplazó al contraalmirante Abel Renard como ministro de Marina.[20]

La Legión Cívica

Si bien aparentemente el Ejército y la Marina permanecían leales al gobierno provisional, el gobierno enfrentaba a la oposición política surgida del creciente descontento causado por la prolongación de la ley marcial y la censura de la prensa implantadas. Uriburu claramente perdió la oportunidad de elegir un gobierno opuesto a los elementos personalistas e insistió en que las conspiraciones de los políticos generaban un temor justificado de que la estructura política erigida por Yrigoyen aún estaba intacta. Además, dentro del Ejército estaba el general Justo, un radical antipersonalista convertido en conservador que albergaba ambiciones presidenciales. Con la voluntad de fomentar coaliciones y la energía y la imaginación para hacer frente a los problemas que enfrentaba la nación, Justo era la antítesis de Yrigoyen, cuyo ego y desconfianza hacia sus ministros y asesores finalmente llegaron a paralizar al gobierno. En cambio, Justo se rodeó de asesores capaces y tuvo la sagacidad de convertir sus ideas y planes en realidad. Mientras tanto, en búsqueda de aliados, Uriburu pronunció dos discursos muy cruciales durante marzo de 1931. El primero de ellos, en marzo, durante un almuerzo en

honor de oficiales del Ejército y aviadores celebrado en la base aérea de El Palomar, y el segundo el lunes 25, después del desfile militar-civil. El primero fue un nuevo llamamiento a las Fuerzas Armadas a respaldar al gobierno provisional. Ambas alocuciones fueron nuevas invitaciones a las Fuerzas Armadas y a los civiles, pero que la segunda consistió en una convocatoria a los civiles inscriptos en la recientemente creada Legión Cívica para apoyar al Ejército y a la Marina, y fue consistente con las declaraciones pasadas y las acciones de Uriburu para alinear las Fuerzas Armadas a su lado. No parece haber duda de que las Fuerzas Armadas eran leales al gobierno provisional, pero su popularidad en estas instituciones ya no era tan prevaleciente como lo había sido. Para atraer a la juventud nacionalista a su programa revolucionario y luchar contra la subversión anarquista y radical, el general Uriburu respaldó a dos milicias que habían apoyado el golpe. Una de ellas era la Legión de Mayo, que había sido disuelta en septiembre de 1930 y reconstituida en febrero de 1931, con la ayuda de oficiales del Ejército que proporcionaron armas y entrenamiento militar. La Legión de Mayo comenzó a establecer brigadas en la Capital Federal, así como en la provincia de Buenos Aires. Pero una nueva organización denominada Legión Cívica Argentina fue fundada en la capital federal el 6 de diciembre de 1930, surgida bajo la férula de Floro Lavalle, un rico terrateniente y miembro de la Liga Patriótica. El 25 de mayo de 1931, respondiendo a la llamada de Uriburu, miles de miembros de la nueva organización desfilaron en el Día de la Independencia. La Legión Cívica aceptó el programa y la reforma constitucional de

Uriburu, que se encontró con la oposición tanto de grupos conservadores como radicales. La Legión se ocupaba del estado de las clases trabajadoras. Quería protegerlos de la explotación de la derecha y de los abusos de la izquierda. Quería ayudar a los trabajadores a mejorar sus habilidades y adquirir propiedades, y repudiar a todos los partidos políticos existentes.

Uriburu concebía a la Legión como una organización "formada con el propósito de llevar la bandera y la espada del Ejército" que se organizaría en todo el país. Pero los militares consideraron que no era necesario crear tal Legión, ya que eran las Fuerzas Armadas las que habían hecho una revolución y permanecerían fieles a esa causa y a sus líderes. También proclamó que "los miembros de Legión estaban enérgicamente detrás del Ejército para defender el país, especialmente contra la intriga interna, su enemigo más peligroso habría de provenir de la ciudadanía". Sin embargo, sus opositores consideraban que la creación de una milicia de este tipo era contraria a la ley del servicio militar obligatorio, que establecía claramente que las reservas se apartarían de la ciudadanía en general, y no de una ideología o afiliación política particular. La opinión pública estaba manifiestamente en contra de tal plan.[21]

El 25 de abril Alvear regresó a Buenos Aires de su estadía en París y recibió en el muelle una entusiasta bienvenida de una multitud emotiva y tumultuosa que incluía a líderes de los antipersonalistas y los personalistas que lo acompañaron a su suite en un hotel de la ciudad de Buenos Aires, al igual que su amigo y exministro de Guerra, el general Justo. Dos días más tarde se

reunió con Uriburu. La entrevista entre estos viejos amigos que habían luchado codo con codo en la revolución de 1890 fue extremadamente cordial. Ambos se tuteaban y emplearon sus respectivos nombres de pila durante la reunión. Uriburu aparentemente no tenía objeción alguna, estipulando que Alvear repudiara a Yrigoyen públicamente y purgara a UCR de todos los miembros de ese régimen de sus filas. En momentos en que el partido radical intentaba fusionar sus dos alas antagonistas, Alvear rechazó absolutamente estas condiciones. Además, las elecciones en Buenos Aires demostraron claramente que los yrigoyenistas todavía conservaban considerable apoyo popular. Por lo tanto, Alvear asumió el liderazgo de la UCR y su reorganización.[22]

Sin embargo, Uriburu era dolorosamente consciente de que Justo era su rival más serio y decidido. Un diplomático extranjero que estaba muy impresionado por la personalidad de Justo más tarde escribiría en sus memorias:

> El general Justo poseía una gran cultura y distinción adquirida en las esferas científicas y en la universidad, donde se había graduado como ingeniero civil capaz de gobernar la nación y una vez en el poder lo reveló como un verdadero estadista.[23]

Antes de encabezar el golpe de Estado, Uriburu ofreció a Lisandro de la Torre el importantísimo cargo de ministro del Interior, al parecer en las mismas condiciones que había requerido de Alvear, pero De la Torre se negó. Uriburu probablemente habría

preferido ver a De la Torre como presidente pero, una vez mas, el diputado de Santa Fe renunció a las ambiciones personales y decidió luchar contra Uriburu y Justo en las urnas. El 17 de abril, Uriburu decidió suspender las elecciones provinciales en Córdoba y Santa Fe, mientras que Meyer Pellegrini presentó su renuncia y fue reemplazado por Manuel Alvarado. A raíz de su derrota electoral, los conservadores intentaron desesperadamente llegar a un acuerdo con los socialistas, sugiriendo que apoyarían al líder socialista, Nicolás Repetto, para el cargo de gobernador de la provincia de Buenos Aires, pero los líderes del Partido Socialista rechazaron esta propuesta. Los resultados de las elecciones de abril habían desorientado a las fuerzas conservadoras desmoralizadas. Habían cometido un error en el intento de formar una coalición con los socialistas pero, lo que es más importante, no actuaron como un partido político nacional como el Partido Autonomista Nacional (PAN), que había gobernado con éxito la Argentina entre 1874 y 1910, y la UCR. Esto se debió a conflictos entre diferentes grupos de interés que actuaron a nivel provincial o regional, de ahí el tibio apoyo electoral. Otro factor importante fue la política económica impuesta por el gobierno provisional. Meyer Pellegrini, el interventor federal de la provincia de Buenos Aires, se vio obligado a adoptar políticas generalmente impopulares, reduciendo el número de empleados públicos y sus salarios para hacer frente al déficit heredado del gobierno radical. Al mismo tiempo, el gobierno provisional, que reflejaba un auge del nacionalismo, impuso derechos de aduana a determinados productos alimentarios básicos, incluida la popular

yerba mate. Esto, a su vez, fue seguido por un aumento de los impuestos y precios, que impactó en las clases medias y trabajadoras argentinas, ya afectadas por la crisis económica.[24]

De complot en complot (II)

A pesar de que Uriburu disfrutaba del apoyo del Ejército, tuvo que enfrentarse a conspiraciones de ciertos oficiales que todavía permanecían leales a Yrigoyen, muchos de los cuales habían sido desterrados a regimientos en el interior. En Buenos Aires, un complot fue organizado por los tenientes coroneles Roberto Bosch, Sabino Adalid, Leopoldo Patalano, Luis S. Latorre, Roberto A. García y el coronel Juan E. Palacios, en la importante base de Campo de Mayo, en las afueras de Buenos Aires. La conspiración fue dirigida por el comandante de caballería de la Segunda División del Ejército, coronel Francisco Bosch. En Paraná, cuartel general de la Tercera División, el líder fue el coronel Gregorio E. Pomar. En la Cuarta División, de Córdoba, los rebeldes fueron encabezados por el teniente coronel Aníbal Montiel, y en la Quinta División, de Tucumán, por el teniente coronel Atilio Cattáneo. Según Cattáneo, la rebelión fue abortada mediante un acuerdo con el general Justo. Sin embargo, más recientemente se cuestiona tal intervención de Justo en la conspiración Además, el propio Justo negó cualquier participación. Una búsqueda en los Archivos Justo, librados al público durante la década de 1990 por su familia al Archivo General de la Na-

ción, no revelaron ninguna evidencia corroborante. Más allá de las afirmaciones sin fundamentos de Cattáneo, y declaraciones efectuadas por los enemigos políticos de Justo, no existen pruebas.[25]

Sin embargo, no todos los oficiales "legalistas" estaban dispuestos a permitir que Uriburu permaneciera en el poder. El 20 de julio de 1931 el teniente coronel Gregorio E. Pomar y el mayor Cristino Álvarez Pereira encabezaron un levantamiento en el regimiento 9 de infantería en Corrientes. En esa ciudad norteña, para desviar la atención sobre la conspiración, Pomar decidió postergar para el día siguiente un ejercicio de entrenamiento programado para el 19 de julio. En la mañana del 20 de julio, mientras el comandante de la unidad, el coronel Lino Montiel, se hallaba en reunión con las autoridades provinciales, las tropas con su armamento formaron en el cuadrángulo de ejercicios. Pomar intentó convencer a varios oficiales del regimiento a plegarse al movimiento. Al fracasar en su intento, ordenó arrestarlos. Alertado, Montiel regresó a su regimiento y se enfrentó a Pomar. Se produjo una breve altercado, en el curso del cual Montiel derribó a Pomar. En respuesta, Pomar extrajo su revólver de servicio y lo mató. Se apoderó de la unidad y emitió una proclama pidiendo el regreso inmediato a la normalidad constitucional. Esperaba que otras guarniciones de la Tercera División del Ejército se plegaran al movimiento, pero el resto de la división permaneció leal al gobierno. El gobierno movilizó fuerzas para sofocar el levantamiento, incluyendo una flotilla de cañoneros, dragaminas y aviones navales. Ante la muy evidente superiori-

dad numérica, Pomar y sus hombres se refugiaron en Paraguay. Curiosamente, el teniente coronel Manuel Savio y Pomar eran miembros de la misma clase en el CMN, pero mientras que Pomar era el edecán de Yrigoyen, cargo que mantuvo después del 5 de septiembre de 1930, cuando el presidente delegó su autoridad al vicepresidente Martínez. Savio, por su lado, dirigió la unidad de infantería del CMN el 6 de septiembre. Después del golpe, fue transferido al regimiento 9 de infantería en Corrientes. Supuestamente Uriburu consideraba a Pomar "un caballero", o tal vez simplemente no era una amenaza importante. El 3 de enero de 1932, un grupo de simpatizantes radicales liderados por Pomar desde Salto organizó una expedición contra la ciudad argentina de Concordia en la provincia de Entre Ríos, directamente al otro lado del río Uruguay. El gobierno provisional envió un buque de guerra y varias escuadrillas aéreas navales a la zona y reprimió fácilmente la rebelión.[26]

Una enérgica represión comenzó con la clausura de todos los comités radicales y la detención de figuras clave de la oposición. Entre ellos se encontraban los socialistas Nicolás Repetto, Mario Bravo, Alfredo B. Palacios, Enrique Dickmann y Américo Ghioldi, y radicales como Honorio Pueyrredón, Adolfo Güemes, Ricardo Rojas, Mario Guido y Enrique Mosca, que fueron enviados a la colonia penal de Ushuaia, mientras que Marcelo T. de Alvear fue desterrado a Montevideo.[27]

Una reunión de un número significativo de antipersonalistas de Entre Ríos tuvo lugar la noche del 28 de mayo en la casa de Leopoldo Melo. Parecía como si los antipersonalistas no desea-

ran unirse a los radicales de Alvear, pero todavía se esforzarían en lograr una coalición con los conservadores, los socialistas independientes y otros partidos. Hay indicios de que se haría un esfuerzo para proponer al general Justo y a Eduardo Laurencena como candidatos a la Presidencia y la vicepresidencia respectivamente. Ernesto Bosch, ministro de Relaciones Exteriores, advirtió a Robert Woods Bliss, el embajador estadounidense, que si se llegaba a un acuerdo de este tipo, las futuras elecciones se convocarían antes del 8 de noviembre. En cualquier caso, Bosch le indicó a Woods Bliss que no había duda de que en las elecciones del 8 de noviembre no solo se elegiría al presidente de la Nación, sino también al presidente y al vicepresidente.[28]

El 10 de septiembre la asamblea general del ala antipersonalista del partido radical celebró una convención que resultó en la nominación del general Agustín P. Justo para presidente y Eduardo Laurencena para vicepresidente. Justo aceptó la nominación, pero Laurencena la rechazó, aunque había recibido 129 votos, mientras que Miguel Sussini, José Nicolás Matienzo y Federico Cantoni solo recibieron un total de 13 votos. La convención se reunió de nuevo al día siguiente y nombró a Matienzo para el cargo de vicepresidente. Matienzo, que se había desempeñado como ministro del Interior bajo Alvear, obtuvo 107 votos. El 15 de septiembre el Partido Demócrata Nacional celebró su convención nacional. El general Justo, que fue el candidato principal, recibió 177 votos y fue nominado a la Presidencia, y Julio A. Roca, con 190 , a la vicepresidencia El 17 de septiembre, el Partido Socialista Independiente nominó a Justo para la

presidencia, pero los socialistas habían enviado una nota a Justo con su apoyo condicionado a una aclaración sobre ciertas cuestiones: 1) el regreso de las Fuerzas Armadas a sus funciones específicas; 2) la independencia del Poder Ejecutivo, y 3) el restablecimiento de la autoridad de los ministros con respecto al presidente y el respeto de la autonomía provincial. Justo estuvo de acuerdo con tales condiciones, ya que coincidían impecablemente con sus propias perspectivas en estos asuntos.[29]

Los antipersonalistas se unieron a los conservadores y a los socialistas independientes en una alianza conocida como la Concordancia. En la oposición estaban los radicales ahora dirigidos por Alvear, los demócratas progresistas encabezados por Lisandro de la Torre y los socialistas liderados por Nicolás Repetto.[30]

Justo fue el primer candidato presidencial en la Argentina en emplear un tren para la campaña. El 28 de septiembre se embarcó en una gira ferroviaria, una campaña estilo *whistle-stop*, en la mejor tradición americana, que lo llevó por las provincias de Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, La Rioja y Catamarca en el norte del país. Una segunda gira que comenzó el 12 de octubre lo llevó a través de la provincia de Buenos Aires, y de allí a San Luis y Mendoza. Justo regresó en automóvil, haciendo escalas en Cruz del Eje, Villa María y Marcos Juárez en Córdoba, así como en Cañada de Gómez y Rosario en Santa Fe. La gira terminó el 17 de octubre en Rosario, donde partió en tren hacia la Capital Federal. La tercera y última gira, iniciada a finales de octubre, lo llevó al litoral, donde visitó las provincias de Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes. Aunque solo duró cuarenta días, la

campaña electoral fue intensa. Fueron días de constantes campañas en los que Justo desplegó su energía, celo y entusiasmo.

> Demostró ser un orador muy efectivo, que causó profunda impresión en su audiencia. Cruzando por el país e iniciando una práctica tradicional en la democracia norteamericana, no había provincia alguna que no haya oído directamente de usted ideas generales de gobierno y conocer su opinión sobre los hechos y necesidades. Todo fue hablado con pleno conocimiento, claridad y honestidad que manifestó con serenidad y ecuanimidad de espíritu. No hubo reproche o queja. La influencia que sus palabras han ejercido en la opinión de la República es notable.[31]

Un espectador que, como anarcosindicalista de toda la vida, no ocultaba su soberano desprecio por Yrigoyen, a quien consideraba "un viejo politiquero de la peor clase y un demagogo", objetaba a Justo por su condición de militar; sin embargo, después de oírlo hablar en Córdoba confesó: "En Villa María, un hombre evidentemente bien educado le preguntó con un acento cordobés lo que haría para resolver dos de los problemas más apremiantes de Córdoba, la falta de comunicaciones y las inundaciones. Justo respondió inmediatamente: «¡Voy a construir carreteras!, ¡carreteras y diques! ¡Carreteras de transporte y diques para contener las inundaciones, irrigar la tierra y proporcionar electricidad!»". El autor agrega:

> Aunque consideraba a Justo un bribón, debo admitir que el tono de su discurso, que no era emocional ni recurrió a lugares comunes, y que ofrecía respuestas prácticas y soluciones de sentido común, era algo que, a pesar de mis ideas preconcebidas, ¡me atrajo![32]

Mientras tanto Alvear, quien había heredado el liderazgo de la UCR, se esforzaba por reorganizar un partido dividido. Un informe de la embajada estadounidense señaló que, desde que regresó de Europa, Alvear aparentemente se permitió participar en graves intrigas para derrocar al gobierno provisional, hecho que no se ha establecido adecuadamente. Sin embargo, no denunció de inmediato el levantamiento en Corrientes ni repudió un elogio de él hecho en una reunión anarquista en Uruguay. El partido radical celebró su propia convención nacional el 28 de septiembre para seleccionar candidatos presidenciales y vicepresidenciales. Alvear ganó la nominación para presidente, recibiendo 147 votos de los 165 delegados presentes, y Adolfo Güemes fue elegido como su compañero de fórmula. El alcance de la participación de Alvear en el levantamiento de Pomar no se detalla en el informe de la embajada de Estados Unidos, pero Uriburu debe haber considerado esa participación lo suficientemente real. El 6 de octubre, el gobierno provisional vetó la candidatura de Alvear argumentando que había estado implicado en la rebelión de Pomar, y que además no podía ser candidato presidencial porque no habían transcurrido seis años desde que su mandato había expirado. Por lo tanto, su candidatura violaba el artículo 76 de la Constitución, y por consiguiente fue vetada por el gobierno provisional. En consecuencia, cuando el 12 de octubre se volvió a reunir la convención nacional radical, Alvear y Güemes renunciaron a sus candidaturas. En otra reunión, celebrada el 14, la

convención rechazó ambas renuncias y finalmente votó a favor de abstenerse en las elecciones de noviembre.[33]

Sin candidatos propios, los radicales tuvieron la opción de apoyar a Lisandro de la Torre a la presidencia y a Nicolás Repetto, candidatos de la Alianza Civil, coalición del Partido Demócrata Progresista (PDN) y socialistas. La Argentina acudió a las urnas el 8 de noviembre. A pesar de la decisión de la UCR de abstenerse de las elecciones, muchos radicales votaron a favor de la Alianza Civil. De la Torre ganó la Capital Federal y Santa Fe, y la UCR ganó una victoria en Entre Ríos, pero en el resto del país la votación favoreció a Justo, quien triunfó en las otras doce provincias y logró una gran mayoría del voto popular. La Concordancia obtuvo 606.526 votos y la Alianza Civil, 457.955. Julio A. Roca ganó 196 votos electorales. Aunque Repetto se impuso en la Capital Federal y Santa Fe, solo recibió 122 votos, y Matienzo, 53.

El Colegio Electoral se reunió el 30 de enero. Justo y Roca, como era de esperar, fueron debidamente elegidos presidente y vicepresidente. En una entrevista de prensa, el presidente Justo declaró que estaba renovando la tradición argentina de respeto al Congreso, que había sido observada vigorosamente por todos los presidentes con la excepción de Yrigoyen.[34]

Si bien la ciudadanía albergaba un cierto grado de preocupación, el nuevo gobierno constitucional, particularmente en el cese del estado de sitio, los elementos extremistas entre los radicales personalistas aprovecharían esto último para hacerse valer de una manera perjudicial para la ley y el orden, y tales temores no

fueron totalmente infundados. El gobierno uruguayo reemplazó al jefe de policía de Salto, una ciudad al otro lado del río frente a Concordia, en Entre Ríos. Según las fuentes, un hermano de este funcionario estaba confabulando con grupos argentinos opuestos al gobierno en el contrabando de armas a través del río.[35]

Cuadro 4.3. Resultados de las elecciones de noviembre de 1931

Distrito	Justo	De la Torre	Barroetaveña
Capital Federal	22	46	-
Buenos Aires	59	29	-
Catamarca	8	-	-
Córdoba	23	10	-
Corrientes	18	-	-
Entre Ríos	7	-	2
Jujuy	6	2	-
La Rioja	8	4	-
Mendoza	11	-	-
Salta	10	-	-
San Juan	10	-	-
San Luis	7	-	-
Santa Fe	16	28	-
Santiago del Estero	18	-	-
Tucumán	-	-	-

Fuente: "Argentina: Local political conditions", reporte 4500, agregado militar, 11 de febrero de 1932.

Una vez anunciada la victoria de la Concordancia, la oposición acusó a los conservadores de haber recurrido a nuevos trucos en un fraude diseñado para burlar a la Ley Sáenz Peña. La policía confiscó libretas de enrolamiento, los muertos se levantaron de sus tumbas y votaron, a los radicales se les negó el acceso a las urnas, firmas fueron falsificadas y urnas, rotas. Estampillas y sellos forzados, se imprimieron papeletas falsas y hubo intervención en provincias, cuando era necesario. La oposición alegó, además, que había presión y fraude en Buenos Aires y Mendoza. Federico Pinedo, un socialista independiente y miembro de la Concordancia, comentó que era muy posible que hubieran sido cometidas irregularidades en algunas elecciones, pero incluso sin esas irregularidades la Alianza no podría haber revertido el resultado de las elecciones, por lo cual Justo hubiera surgido como el ganador. En reacción al levantamiento de Pomar en Corrientes, el gobierno provisional vetó a los candidatos radicales, y como resultado los yrigoyenistas optaron por abstenerse De hecho, esta abstención fue un factor determinante en el resultado de las elecciones, tanto o más que el fraude real o ficticio, ahora tan cínicamente denunciado por los radicales. Sin embargo, en este sentido los radicales tampoco estaban libres de culpas, algo de lo cual la opinión pública era muy consciente.[36]

En mayo el exdiputado conservador Saturnino Salcedo fue nombrado jefe de una comisión para investigar irregularidades

en el registro de votantes. Las conclusiones de esta comisión, hechas públicas el 22 de septiembre, revelaron que de un total de 600.000 votantes en la provincia había casi 50.000 casos de registros irregulares, entre los cuales se encontraban grandes cantidades de "desconocidos" que habían viajado desde otros distritos para emitir su voto presumiblemente a favor de los radicales. El presidente del comité provincial de la UCR se apresuró a responder, más bien irónicamente, que, de hecho, "había habido algunas irregularidades", pero la cifra de 50.000 era una exageración que distorsionaba en gran medida los hechos. Pero esto era un *mea culpa*, del cual la opinión pública era plenamente consciente. Esta respuesta bastante engañosa solo sirvió para confirmar las sospechas de que, a pesar de sus eslóganes incesantes sobre el sufragio libre, sin trabas y el respeto por las leyes electorales, los radicales solo querían ocultar la verdad.[37]

En 1932 Ricardo Rojas, escritor famoso y figura literaria y simpatizante radical, perseguido por el gobierno de Uriburu, comentó:

> Tal vez el gran pecado del gobierno radical no ha sido tanto su desorganización administrativa sino su violación de la ley electoral Sáenz Peña en Córdoba, Mendoza y San Juan, al haber anulado la colaboración del gabinete, haber descuidado la selección de los funcionarios políticos y presionar a la oposición mediante ciertas técnicas demagógicas. Todo esto significó el olvido del radicalismo histórico, de su doctrina del libre sufragio, de su programa constitucional y de sus ideas democráticas. Tal vez, por lo tanto, el gobierno cayó sin lucha en 1930.[38]

Rojas distaba mucho de ser el único en criticar severamente a Yrigoyen. Nicolás Repetto, uno de los miembros fundadores y líder del Partido Socialista, que dedicó su vida a la reforma y las mejoras de la condición de la clase obrera en la Argentina, observaría en sus memorias:

> El abanderado de la libertad de sufragio escribe que al defender las instituciones libres a menudo recurría a la insurrección y a la abstención política, coronaría su carrera política en 1930 dejando que sus partidarios en San Juan, Mendoza y Córdoba aplicaran los peores métodos fraudulentos tomados del antiguo arsenal oligárquico, la incautación de libretas de los opositores, el vuelco de los registros, el uso de la cadena, la intervención de empleados policiales y tropas para buscar e intimidar a los ciudadanos votantes.[39]

La Exposición Comercial Británica de 1931

El 21 de marzo de 1931 el príncipe de Gales, acompañado por el príncipe Jorge, inauguró la Exposición Británica de Comercio en Buenos Aires en presencia del presidente Uriburu y sir Herbert Gibson. Habló en castellano y en inglés. Su discurso fue transmitido por radio a Gran Bretaña y Canadá. Se refirió al renovado espíritu empresarial en la industria británica. El príncipe se refirió a "los obstáculos puestos en el camino del comercio recíproco son quizá las principales causas de los problemas actuales del mundo" e hizo un llamamiento a los argentinos para que cumplieran con el lema que ellos mismos habían acuñado durante esa exposición: "Comprar a los que nos compran". La exposi-

ción constituyó un supremo esfuerzo por parte de los fabricantes británicos para expandir las exportaciones a la Argentina, frente a una avasalladora competencia estadounidense que se imponía a pasos agigantados en todos los rubros. No menos de cuarenta fabricantes británicos de vehículos de motor estuvieron presentes, como las firmas Austin Motors, Morris, Cammel, Commer, Dennis Brothers, The Birmingham, Piston, Hoare & Co. y Thornycroft, entre otros, que trajeron setenta vehículos a Buenos Aires, que incluían desde automóviles deportivos y sedanes hasta camiones pesados de 6 y 12 toneladas. Entre los fabricantes de aeronaves presentes se hallaban A. V. Roe Ltd., De Havilland, Hawker, Vickers. El portaaviones HMS *Eagle* llevaba a bordo el último avión de carga para su demostración en Buenos Aires. La exposición atrajo a más de mil firmas británicas en un intento de desafiar la presencia de la industria estadounidense en el mercado argentino. Los participantes incluyeron firmas británicas de larga data, incluyendo Penman's Clothing, Babcock & Wilcox, fabricantes de calderas de tipo marino, motores de petróleo y grúas portuarias, la Drewry Car Co, una firma que producía todo tipo de equipos ferroviarios, desde vagones para pasajeros hasta locomotoras , AGE (Agriculture & General Engineers), una asociación de varios de los mayores fabricantes británicos de tractores de vapor, camiones de vapor, maquinaria agrícola pesada, calderas, motores de vapor y aceite. Los promotores de la exposición no escatimaron esfuerzos para alcanzar el éxito.[40]

La prensa británica celebró el hecho de que habían realizado tres operaciones de ventas, con casi 3.000 libras esterlinas de va-

lor “en el stand de De Havilland, incluyendo un Gypsy Moth, y un Puss Moth. La tercera venta era un biplano De Havilland Gypsy Moth adquirido por la cervecería Bieckert de Buenos Aires, que ya poseía dos máquinas similares”. Para promover nuevas ventas, inmediatamente después de la inauguración oficial de la exposición el príncipe de Gales partió en una excursión por Córdoba y Rosario en su propio De Havilland Puss Moth, mientras que el príncipe Jorge obtuvo otra máquina similar en préstamo de la compañía De Havilland. Avro obtuvo una orden del Servicio Aeronáutico del Ejército por quince aviones de escuela tipo Avro 626. El Ferrocarril Midland compró dos locomotoras de vapor de la Sentinel Wagon Works, de Shrewsbury. Aunque asistieron más de un millón y medio de visitantes, aparte de empresas británicas establecidas en la Argentina o ciudadanos privados que compraron una veintena de coches y camiones por patriotismo, las ventas fueron decepcionantes. La Exposición de Comercio Británica resultó ser un enorme fracaso.[41]

Notas

1 Despacho 272, 11 de septiembre de 1930, al secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss, pp. 24-25.

2 Despacho 272, 11 de septiembre de 1930, al secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss, pp. 26-27.

3 Robert Potash, *The Army and Politics in Argentina*, pp. 35-36; Jacinto Yaben, *Biografías argentinas y sudamericanas* (Metró-

polis, Buenos Aires, 5 vols., 1938-1940) vol. v, pp. 943-944; despacho 976, 8 de septiembre de 1930, al secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss, recinto 2a, despacho 976.

4 Despacho 1012, 1 de octubre de 1930, al secretario de Estado Washington de Robert Woods Bliss; despacho 1042, 27 de noviembre de 1930, al secretario de Estado Washington de Robert Woods Bliss, recinto, p. 1.

5 Despacho 1042, 27 de noviembre de 1930, al secretario de Estado Washington de Robert Woods Bliss, recinto, pp. 1 2; "Condiciones políticas locales", documento 835.00/482, del agregado militar, Argentina, al Departamento de Guerra; informe 4233, 21 de octubre de 1930. La lista de cargos implicaba principalmente a exministros del régimen: Horacio B. Oyhanarte, exministro de Relaciones Exteriores; José M. Avalos, exministro de Obras Públicas; general Luis J. Dellepiane, exministro de Guerra; Arturo Massa, exministro argentino en Holanda que percibió un salario por más de un año antes de que se firmara el decreto que aprobó su nombramiento. El propio Yrigoyen estaba implicado en cada uno de los cargos, porque su firma aparecía en todos los documentos y decretos.

6 José M. Sarobe, *Memorias sobre la revolución del 6 de septiembre de 1930*, pp. 183-185.

7 Jacinto Yaben, *Biografías argentinas*, vol. v, p. 1944. Para la cifra real del déficit presupuestario en 1930, ver David Rock,

Politics in Argentina, p. 548, quien cita a Harold F. Peterson, *The Economic Position of the Argentine Republic* (The John Hopkins Press, Baltimore, 1934) p. 15; David Rock, *Argentina 1516-1982: From Spanish Colonization to the Falklands War* (University of California Press, Berkeley, 1985) p. 121; Carlos Ibarguren, *La historia que he vivido*, p. 262; Joachim Westphal, "Alzamientos radicales en la década de 1930: Pomar y Cattáneo", *Pucará* (serie II, vol. 9, núm. 2) pp. 36-48.

8 Edward J. Dosman, *The Life and Times of Raúl Prebisch, 1901-1986* (McGill-Queen's University Press, Montreal, 2008) p. 73.

9 Vicente Vázquez Presedo, *Crisis y retraso: Argentina y la economía internacional entre las dos guerras* (Eudeba, Buenos Aires, 1978) pp. 161-162; Adolfo Dorfman, *Historia de la industria argentina*, pp. 384-385.

10 Robert Potash, *The Army and Politics in Argentina*, pp. 62-64; Arne L. Brunner, "The Schneider Contract of 1928", *Pucará* (serie II, vol. 2, 1982, suplemento especial) pp. 71-76; informe 5505, "Las maniobras del Ejército Argentino de 1936", 12 de enero de 1937, del coronel Lester Baker, agregado militar, Argentina, al Departamento de Guerra Washington; Raymond Danel y Jean Cuny, *Les Avions Dewoitine* (Lariviere, París, 1980) pp. 54-55.

11 Robert Potash, *The Army and Politics in Argentina*, p. 74; Alain Rouquié, *Poder militar y sociedad política*, vol. I, p. 74; informe 4103, agregado militar de Estados Unidos, Argentina,

5 de febrero de 1930; informe 4121, agregado militar de Estados Unidos, Argentina, 18 de marzo de 1930; "Perfeccionamiento orgánico del Ejército", *in* República Argentina, Gobierno Nacional, *Obra de Gobierno: 1932-1938* (Buenos Aires, 7 vols., s/d); "Ejército", informe 4160 del agregado militar de Estados Unidos, 15 de mayo de 1930; Alfredo M. Serres Güiraldes, *La estrategia del general Roca*, pp. 67-68. Chile no poseía derecho válido a Neuquén ni a ninguna parte de la Patagonia al este de los Andes. Los indios araucanos, respondiendo al llamado de las autoridades chilenas, se convirtieron en "okupas" en partes de las actuales provincias de Mendoza y Neuquén. Finalmente, en la década de 1870 se desarrolló un asentamiento conocido como Mal Barco con unos seiscientos habitantes. Los ganaderos chilenos pagaban a los indios por invernar los rebaños robados por estos últimos en sus redadas contra los asentamientos argentinos. La conquista argentina del desierto puso fin al comercio ilícito entre los indios y los comerciantes chilenos.

12 Informe 4785, agregado militar de Estados Unidos, Argentina, 7 de diciembre de 1933.

13 Robert Potash, *The Army and Politics in Argentina*, p. 77; Alberto de Paula, "Manuel Savio: nuevos rumbos para la ingeniería castrense", *in* María H. Martín, Alberto de Paula y Ramón Gutiérrez, *Los ingenieros militares y sus precursores en el desarrollo argentino, 1930-1980* (Dirección General de Fabricaciones Militares, Buenos Aires, 1980) pp. 13-17; Fued G. Nellar (ed.), *Reseña histórica*, vol. III, pp. 122-134.

14 José M. Sarobe, *Memorias sobre la revolución del 6 de septiembre de 1930*, pp. 175-186; Ysabel F. Rennie, *The Argentine Republic*, pp. 214-215.

15 Situación argentina, política, documento 835.00/520, agregado naval, Buenos Aires, a la Oficina de Inteligencia Naval, Washington DC, del documento adjunto naval 835.00/538; despacho 1814, de Robert Woods Bliss, embajada de Estados Unidos, al secretario de Estado, Washington, 28 de mayo de 1931; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 174; Robert Potash, *The Army and Politics in Argentina*, pp. 75-76; José M. Sarobe, *Memorias sobre la revolución del 6 de septiembre de 1930*, pp. 192-197; Isaías J. García Enciso, *Historia del Colegio Militar de la Nación* (Círculo Militar, Buenos Aires, 2 vols., 1970), pp. 108-109, 322, 345-349, 379, carta del doctor Julio H. Rubé, profesor emérito del CMN.

16 José M. Sarobe, *Memorias sobre la revolución del 6 de septiembre de 1930*, pp. 188-189.

17 Documento 835.00/521; despacho 1167, de Robert Woods Bliss al secretario de Estado, Washington, pp. 1-2.

18 José L. Romero, *A History of Argentine Political Thought*, p. 230; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 176-177. Según esta fuente, Ibarguren escribió la mayoría de los discursos de Uriburu que proponían la reforma constitucional.

19 Félix Luna, *Alvear*, pp. 84-86; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 177-178; Richard J. Walter, *La provincia de Bue-*

nos Aires en la política argentina, 1912-1943 (Emecé, Buenos Aires, 1987).

20 Documento 835.00/528, despacho 11861, 30 de abril de 1930, de Robert Woods Bliss al secretario de Estado, Washington DC; Richard J. Walter, *La provincia de Buenos Aires en la política argentina*, pp. 141-142, 148-149. A principios de noviembre de 1930, en una entrevista otorgada a un periodista de *La Nación*, Alvear manifestó su oposición a la propuesta de reforma de la Constitución e instó a volver a la normalidad. Entonces, para disgusto de los personalistas, habló de "la pesadilla del pasado y su hermoso despertar", claras alusiones a Yrigoyen a quien había criticado severamente en entrevistas anteriores dadas en la capital francesa.

21 Documento 835.00/538; despacho 1214 al secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss, 28 de mayo de 1931, pp. 1-2; Ysabel F. Rennie, *Argentine Republic*, p. 226; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, op. 187-188; Sandra McGee Deutsch, *Counterrevolution in Argentina*, pp. 208-210; Hernán M. Capizzano, *La Legión Cívica Argentina: del uriburismo al nacionalismo* (Santiago Apóstol, Buenos Aires, 2007) pp. 11-31.

22 Félix Luna, *Alvear*, pp. 96-97; Richard J. Walter, *La provincia de Buenos Aires en la política argentina*, pp. 151-152.

23 Documento 835.00/538; despacho 1214 al secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss, 28 de mayo de

1931, pp. 3-4; José M. Sarobe, *Memorias sobre la revolución del 6 de septiembre de 1930*, p. 208.

24 Oscar Cornblitt, "La opción conservadora en la política argentina", *Desarrollo Económico* (vol. 15, núm. 56, 1975) pp. 33-34; Richard J. Walter, *La provincia de Buenos Aires en la política argentina*, pp. 152-153. Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 183-184, observó: "Lo que las masas, en su resentimiento por pagar 10-20 centavos extra por ciertos productos no tenían en cuenta, es que, al proteger los cultivos y las industrias en desarrollo, el gobierno estaba poniendo a algunas personas de nuevo a trabajar".

25 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. II, p. 78.

26 Joachim Westphal, "Alzamientos radicales en la década de 1930: Pomar y Cattáneo", *Pucará* (serie II, vol. 9, núm. 2), pp. 36-43; Atilio E. Cattáneo, *Plan 1932: las conspiraciones radicales contra el general Justo* (Proceso, Buenos Aires, 1959) pp. 62-68; Robert Potash, *The Army and Politics in Argentina*, p. 70; Rosendo Fraga, *El general Justo*, pp. 236-237. Fraga, quien investigó los documentos privados del general Justo en 1990, no pudo encontrar ningún documento que aclarara la participación de Justo. En su opinión, compartida por Potash y otros historiadores, Justo logró infiltrarse y retrasar el levantamiento. La rebelión de Pomar tuvo lugar sin el consentimiento o el conocimiento de Justo.

27 Félix Luna, *Alvear*, pp. 111-121. Después de una breve estancia en Montevideo, Alvear navegó hacia Europa a princi-

pios de febrero de 1932. Joachim Westphal, "Alzamientos radicales en la década de 1930", pp. 44-48; Atilio E. Cattáneo, *Plan 1932,* pp. 85-94; Pablo E. Arguindeguy, *Apuntes sobre los buques*, vol. V, pp. 2232-2240, 2248-2249; Pablo E. Arguindeguy, *Historia de la Aviación Naval Argentina* (Secretaria General Naval, Departamento de Estudios Históricos Navales Serie B, Historia Naval, Buenos Aires, 1980) vol. II, p. 574; Abelardo M. Figueroa, *Promociones egresadas del Colegio Militar de la Nación: 1873-2000* (Evidém, Buenos Aires, 2001) p. 202.

28 Despacho 1214, al secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss, 28 de mayo de 1931, pp. 3-4.

29 Rosendo Fraga, *El general Justo*, pp. 238-239.

30 Ysabel F. Rennie, *Argentine Republic*, p. 258; Rosendo Fraga, *El general Justo*, pp. 240-241.

31 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 191-192; Rosendo Fraga, pp. 243-248.

32 Sevino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 192-193.

33 Documento 83500/558, despacho 1299, 30 de julio de 1931, al secretario de Estado, Washington, de Robert Woods Bliss, pp. 2-3; Alain Rouquié, *Poder militar y sociedad política*, vol. I, p. 260; Rosendo Fraga, *El general Justo*, pp. 241-242; Félix Luna, *Alvear*, pp. 112-113; Carlos Ibarguren, *La historia que he vivido*, p. 455.

34 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 196-197; Argentina-Condiciones Políticas Locales, informe adjunto militar 4500, 11 de febrero de 1932, pp. 1-2.

35 Despacho 1525, 4 de febrero de 1932, al secretario de Estado, Washington, de J. C. White, encargado de negocios interino; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 196-197. Algunas de las armas incluían una serie de fusiles Mauser modelo 1895 de 7 mm.

36 Ysabel F. Rennie, *Argentine Republic*, pp. 227-228.

37 Richard J. Walter, *La provincia de Buenos Aires en la política argentina, 1912-1943* (Emecé, Buenos Aires, 1987), pp. 156-157; Rosendo Fraga, *El general Justo*, pp. 248-249; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 198-199.

38 José L. Romero, *A History of Argentine Political Thought*, pp. 225-226.

39 Nicolás Repetto, *Mi paso por la política: de Uriburu a Perón* (Santiago Rueda Editor, Buenos Aires, 1957) pp. 7-8.

40 British Empire Trade Exhibition, Buenos Aires, suplemento inglés-castellano de *The Engineer*, 13 de marzo de 1931); *The Spectator*, 14 y 21 de marzo de 1931; "British Cars in South America", *Motor Sports* (enero de 1931); David Rock, *The British in Argentina; Community, Settlers & Power: 1800-2000* (Palgrave Macmillan, Londres, 2019) pp. 273-274.

41 Arne L. Brunner, "Wirtschaftsbeziehungen zwischen Argentinien und England während der Weltkrise der 1930er Jahre", *Pucará* (serie II, vol. 5, núm. 2, 1986) pp. 32-48; *Flight*, 30 de enero de 1931; David Rock, *The British in Argentina*, pp. 273-274; Peterson, *Argentina and The United States*, p. 361.

Según esta fuente, en 45 días entre marzo y abril solo 700.00 personas visitaron la exposición.

CAPÍTULO 5
Justo en la Casa Rosada: tecnócratas al timón

Justo asumió la presidencia en un momento sumamente difícil para la Argentina, acosado por la rigurosidad financiera y la agitación política. En el ámbito social el panorama era bastante triste. El desempleo se sumó a las dificultades experimentadas por la clase trabajadora. El presidente electo era ingeniero civil, así como un soldado profesional con amplia experiencia administrativa, ya que además de servir seis años como ministro de Guerra, también ofició de ministro *ad interim* de Agricultura y Obras Públicas.[1]

Justo demostró una habilidad innata para seleccionar hombres confiables, hábiles y de probada habilidad y experiencia para integrar su gabinete. Leopoldo Melo, ministro del Interior, se había postulado contra Yrigoyen en la campaña presidencial de 1928. Era un distinguido abogado, experto en derecho internacional, que se desempeñó como senador y enseñó Derecho en la Universidad de Buenos Aires y fue un amigo personal cercano del general Justo. Alberto Hueyo, el nuevo ministro de Hacienda, tenía sólidos antecedentes financieros. Su padre fue el creador del Mercado Central de Frutos y fundador del Banco de la Provincia de Buenos Aires. Hueyo fue presidente del Mercado Central de Frutos, y vicepresidente del Banco Francés del Río de la Plata. Escribió varios folletos sobre asuntos económicos y

era un firme opositor a la inflación. Manuel Alvarado, quien fue ministro de Hacienda en su Salta natal y diputado en el Congreso, sustituyó a Carlos Pellegrini como interventor en Buenos Aires. El ministro de Agricultura, Antonio de Tomaso, era miembro del Partido Socialista Independiente, del cual fue considerado fundador. Sus desavenencias con otros líderes socialistas motivaron el cisma entre socialistas y socialistas independientes. Como ministro de Guerra, Justo escogió al coronel Manuel Rodríguez, quien en ese momento era el comandante interino de la Segunda División del Ejército, presidente del Club Militar y amigo personal cercano del general Justo. Manuel María de Iriondo, radical antipersonalista, fue electo ministro de Justicia e Instrucción Pública. Había sido diputado por la provincia de Buenos Aires y también por la Capital Federal, interventor en San Luis durante la presidencia de Figueroa Alcorta y presidente del Banco Nación durante la última administración. El capitán Pedro S. Casal fue electo ministro de Marina. Un oficial popular en la Armada había sido relevado de su cargo como director de la Academia Naval bajo Yrigoyen por defender la disciplina en esa institución. El gobierno provisional lo restableció. Carlos Saavedra Lamas fue designado ministro de Relaciones Exteriores. Había sido secretario de la Municipalidad de Buenos Aires, diputado, ministro de Justicia durante el mandato de Victorino de la Plaza y delegado oficial de la Undécima Conferencia Internacional de Trabajo. Era toda una autoridad en derecho internacional y en ese momento estaba trabajando en un código laboral. Había visitado Estados Unidos recientemente y demostrado una

profunda amistad por ese país, lo cual que fue ampliamente demostrado en sus artículos de prensa.[2]

El gabinete incluía a dos radicales antipersonalistas, Melo e Iriondo. Saavedra Lamas y Hueyo eran considerados apolíticos, al igual que los ministros de Guerra y Marina. De Tomaso era un socialista independiente. Por consiguiente, Alvarado era el único miembro del Partido Demócrata Nacional, o Partido Conservador. Sin embargo, los demócratas nacionales fueron el mayor grupo parlamentario individual dispuesto a apoyar al gobierno. No estaban satisfechos con la composición del gabinete, en particular con De Tomaso, que tenía la tarea de aplicar la reforma agraria. En cuanto al presidente electo Justo, era reacio a mantener el estado de sitio impuesto por el vicepresidente Martínez el 5 de septiembre, en vísperas del golpe. Además, Justo había declarado en varias ocasiones que el gabinete trabajaría en un sistema colegiado, es decir, que las decisiones de importancia para cualquier ministerio se tomarían mediante una resolución ministerial conjunta en lugar de depender de la política del ministro individual afectado.[3]

En esta etapa, comienza a surgir la influencia de Raúl Prebisch en la planificación económica argentina. En sus primeros años Prebisch era un creyente en el libre comercio, el patrón oro y la división internacional del trabajo. En 1923 el gobierno argentino lo envió a Australia para estudiar el impuesto a la tierra. En 1925 se desempeñó como asesor del ministro de Agricultura y en 1926 fue nombrado subdirector de la Oficina Nacional de Estadísticas. Durante 1927-1930 Prebisch dirigió la Oficina de In-

vestigación Económica del Banco Nación. Desde septiembre de 1930 hasta 1932 se desempeñó como subsecretario del ministro de Finanzas. Bajo su gestión se aprobó una ley de impuestos sobre la renta, el déficit presupuestario fue prácticamente eliminado y se aplicaron controles cambiarios. Además, para evitar las fallas de los bancos comerciales, se promulgaron medidas de redistribución. Al principio Prebisch creía que la recuperación estaba a la "vuelta de la esquina", pero cuando tales medidas ortodoxas no proporcionaron la recuperación esperada, propuso la creación de un banco central.[4]

En 1931 Inglaterra introdujo restricciones arancelarias y no arancelarias a las importaciones. Pero lo que fue aún peor para la Argentina fueron los resultados de la conferencia imperial celebrada en Ottawa en 1932. Los acuerdos establecían preferencias para los países miembros del Commonwealth, como Australia, Canadá y Nueva Zelanda, que eran competidores de la Argentina. Esas preferencias y restricciones afectaron a las exportaciones argentinas de carne vacuna refrigerada a Inglaterra.[5]

Desde el fin de la Primera Guerra Mundial, las firmas estadounidenses habían entablado una competencia agresiva con sus homólogas británicas por el mercado argentino. Fue una batalla perdida para Gran Bretaña, ya que sus productos no podían competir en precio ni en diseño. La depresión mundial provocada por el *crash* bursátil de Wall Street de 1929 afectó a Gran Bretaña, aunque menos severamente que a las economías de Alemania y Estados Unidos, pero Gran Bretaña no experimentó un boom económico en la década de 1920 como el que ocurrió en

Estados Unidos. A medida que la producción industrial disminuyó, el desempleo en la era inmediata de la posguerra aumentó. Cuando llegó la depresión, la producción de la industria pesada cayó en un tercio, y en su cúspide en 1932 había casi 3,5 millones de desempleados registrados en Gran Bretaña y millones más trabajando a tiempo parcial. La producción industrial en general en 1932 fue 17% menor que en 1929.[6]

Como socios comerciales, la Argentina y Gran Bretaña eran mutuamente dependientes, ya que la Argentina requería acceso al mercado británico para sus productos de carne de vacuno, granos y otros productos agrícolas, de la misma forma que Gran Bretaña requería acceso al mercado argentino para sus manufacturas industriales. La dislocación mundial del comercio que siguió al accidente de Wall Street obligó a Gran Bretaña a abandonar el libre comercio y embarcarse en una era de protección y apoyo subsidiado de su propio sector agrícola. En una conferencia imperial celebrada en Ottawa en el verano de 1932, los dominios exigieron la aplicación de "la preferencia imperial": en otras palabras, que el comercio debe favorecer el Imperio a expensas de las naciones extranjeras. Australia, que durante la mayor parte de la década compró más a Gran Bretaña de lo que vendía y fue el mayor mercado de productos manufacturados británicos –aproximadamente 45 millones de libras esterlinas–, quería una mayor participación en el mercado británico de carne de vacuno. Manuel Malbrán, embajador argentino en Londres, gastó gran parte de sus energías tratando de limitar las restricciones al comercio argentino. Aunque el Ministerio de Relaciones Exterio-

res británico intentó proteger el comercio con la Argentina no tuvo mucho éxito.[7]

Aunque la década de 1920 fue muy próspera para la Argentina, había ya signos de una inminente crisis entre los principales países exportadores de productos agrícolas. A mediados de esa década, el régimen fascista en Italia inició la llamada "batalla por el trigo", diseñada para aumentar la producción nacional de granos y lograr la autarquía. Como resultado, en 1929 la producción de trigo italiano creció 17%. Francia duplicó sus aranceles sobre el trigo y su propia producción de ese grano. Alemania impuso nuevas tarifas al trigo importado, mientras que las naciones de Europa del Este, como Rumania y Yugoslavia, aumentaron también su producción. Además de la protección arancelaria, los países europeos instituyeron programas para incrementar el rendimiento medio por hectárea. Como resultado, a mediados de la década de 1920 habían logrado elevar su producción en 100 millones de *bushels* (2,72 millones de toneladas métricas). Los precios del trigo, que habían alcanzado un máximo de 2,10 dólares por *bushel* durante el invierno de 1924-1925, cayeron a unos 1,15 dólar para la primavera de 1929, meses antes del derrumbe de Wall Street.[8]

Esto impactó severamente las exportaciones argentinas de trigo, que fueron una de las principales fuentes de divisas. En las últimas décadas del siglo XIX se había producido una revolución agrícola en la Argentina, y las exportaciones del sector fueron el factor dominante en el comercio exterior argentino, mientras

que la carne de vacuno refrigerada no constituiría un producto de exportación hasta 1901, como se ve en los cuadros 5.7 y 5.8.[9]

En 1927, la Argentina exportó 463.289 toneladas de carne refrigerada a Gran Bretaña, una cantidad que para 1930 se reduciría a 344.549 toneladas. Entre 1929 y 1932 la producción del sector agrícola disminuyó 10%, y la del ganado se mantuvo en los niveles previos a 1929. Mientras tanto, los precios mundiales de los productos agrícolas y ganaderos habían caído 42% y la construcción, 61%. El flujo de capital extranjero se había detenido y el valor del peso decaía. El gobierno provisional estableció la Comisión de Control de Cambios el 10 de octubre de 1931. Los bancos que participaban en tales transacciones estaban ahora sujetos al control gubernamental. Los exportadores estaban obligados a vender a estos bancos las divisas obtenidas. A su vez, los importadores solo podían obtener divisas mediante permisos expedidos por la Comisión, que ajustaba los tipos de cambio de forma regular. Los permisos de cambio se expedían de acuerdo con las siguientes prioridades: 1) requisitos gubernamentales, en particular, los fondos destinados a hacer frente a las obligaciones de la deuda externa; 2) fondos para financiar las importaciones de materias primas para el sector industrial, combustibles y artículos de consumo indispensables; 3) remesas de inmigrantes destinadas a ciudadanos argentinos en el extranjero y gastos de viajero; 4) toda la mercancía requerida por el sector industrial, y 5) para liquidar las deudas comerciales vencidas.[10]

Durante la Conferencia Imperial de Ottawa, Gran Bretaña acordó las propuestas sugeridas por Australia para reducir las im-

portaciones de carne de vacuno refrigerada y cordero frío de la Argentina en 5% de cada trimestre en 1933 y los dos primeros trimestres de 1934. El 13 de octubre de 1932, preocupados por este anuncio, los principales miembros de la Sociedad Rural Argentina Rural (SRA) enviaron un memorando al Poder Ejecutivo, sugiriendo la conveniencia de un nuevo acuerdo comercial con Gran Bretaña.[11]

Posteriormente, en enero de 1933, el gobierno argentino envió una misión a Londres, ostensiblemente para devolver la visita de buena voluntad hecha por el príncipe de Gales en marzo de 1931, pero en realidad para llegar a un nuevo *modus vivendi* con Gran Bretaña. El presidente Justo se mostró reacio a otorgar concesiones irrestrictas a Gran Bretaña. La misión estaba encabezada por el vicepresidente argentino Julio A. Roca, hijo de un expresidente, y Manuel Malbrán, e incluía al embajador argentino en Londres, Miguel Ángel Cárcano, un diputado de la provincia de Córdoba, Guillermo F. Leguizamón, presidente de la junta directiva de varios ferrocarriles británicos y otras empresas británicas establecidas en la Argentina, mientras que Aníbal Fernández Beyro y Carlos Brebbia formaban parte de un equipo de asesores técnicos encabezado por un joven economista en ascenso, el ya mencionado Raúl Prebisch.[12]

Los negociadores argentinos se reunieron con un equipo liderado por Sir Walter Runciman, presidente de la Junta de Comercio británica. Luego de arduas negociaciones, el 1 de mayo de 1933 se concluyó un tratado conocido como el pacto Roca-Runciman. Permanecería en vigor durante tres años. Por su par-

te, Gran Bretaña acordaba mantener las importaciones de carne vacuna procedentes de la Argentina en 390.000 toneladas y más tarde reducirlas 35%, según lo acordado en Ottawa. En virtud del artículo 1° del tratado, si se veía obligada por circunstancias imprevistas, Inglaterra reservaba el derecho de reducir 10% las importaciones para garantizar un nivel de precios remunerativo en el mercado del Reino Unido. En cuanto a la carne vacuna congelada, Runciman acordó no reducirla a menos que se impusieran restricciones similares a las importaciones de carne vacuna procedentes de todos los dominios. Fernández Beyro consideró tal posibilidad altamente improbable, ya que los dominios no tolerarían tales acciones voluntariamente. Gran Bretaña también estipuló que el 85% de todas las exportaciones de carne de vacuno serían efectuadas por frigoríficos extranjeros y el 15% restante por frigoríficos argentinos.[13]

A cambio, la Argentina acordó reducir los aranceles, especialmente del carbón, entre 50 y 100% a 235 productos británicos diversos, que comprendían desde las locomotoras hasta animales reproductores, y conceder al capital británico en empresas públicas en la Argentina un trato benévolo que garantizaría su mayor desarrollo económico dentro del marco constitucional. Además, pactó no imponer aranceles a determinadas importaciones procedentes de Gran Bretaña, incluido el carbón. Además, a Gran Bretaña se le daría un trato preferencial en la distribución de los permisos de control de cambio. Asimismo, se estipuló que conservaría el 85% de todas las licencias de importación de carne vacuna y que otorgaría el 15% restante a cualquier frigorífico sin

fines de lucro respaldado por el gobierno argentino. Gran Bretaña extendió un préstamo de 12 millones de libras esterlinas en pesos papel para permitir a la Argentina pagar sus deudas fuera del Commonwealth. Pero los negociadores británicos fracasaron en todos sus intentos de lograr que se derogara el recargo del 10% de las importaciones impuesto por el gobierno argentino en 1931. Además, el gobierno argentino luchó con uñas y dientes para mantener sus mercados tradicionales, al tiempo que lograba modestos progresos en la creación de nuevas líneas de exportación.[14]

Cuando estos detalles se hicieron públicos, el acuerdo fue severamente criticado por los partidos radical y socialista, los grupos de extrema derecha, de extrema izquierda y los revisionistas. Estos últimos alegaban que las nuevas medidas arancelarias incluidas en el tratado Roca-Runciman aumentaban o intensificaban el control que el Imperio Británico ejercía sobre la Argentina y reducían al país al nivel de una colonia británica. Este era un argumento totalmente falaz, ya que la combinación de controles cambiarios y la inconvertibilidad del peso restringían el acceso a divisas. Al no permitir que los ferrocarriles transportaran sus productos, o forzarlos a transportar materiales gubernamentales a precios no rentables, y fomentar el desarrollo de medios alternativos de transporte, el gobierno argentino estaba en condiciones de llevar a las empresas británicas operando en el país a la bancarrota. En resumen, los ferrocarriles de propiedad británica se habían convertido en capital rehén.[15]

Cuadro 5.1. Porcentaje de desempleo en Gran Bretaña, 1914-1926

Año	Estadísticas sindicales	Estadísticas de seguro de desempleo
1914	3,3	4,2
1918	0,8	0,8
1919	2,4	0,8
1920	2,4	2,4
1921	14,8	11,9
1922	15,2	14,3
1923	11,3	11,7
1924	8,1	10,3
1925	10,5	11,3
1926	12,2	12,5

Fuente: William R. Garside, *British Unemployment, 1919-1939: A study in public policy*, (Cambridge, 1990) p. 4.

El ministro de Relaciones Exteriores argentino Carlos Saavedra Lamas defendió el tratado en el Senado, argumentando que evitó una reducción de 100.000 toneladas. En protesta por las concesiones hechas a Inglaterra, el ministro de Hacienda Alberto Hueyo dimitió. Inicialmente, la Unión Industrial Argentina (UIA) también criticó el acuerdo, temiendo que las importaciones británicas desplazaran a sus manufacturas del mercado. Sin embargo, estos temores eran totalmente infundados, como la propia

UIA reconocería tácitamente en 1935, cuando emitió un folleto denominado "Seis leyes económicas", en el que exigía una protección aduanera aún mayor. Exagerando un poco, la UIA afirmó que la industria por sí sola había rescatado al país de la depresión mediante la creación de 400.000 puestos de trabajo. Si bien la industria y el vasto programa de obras públicas contribuyeron a la recuperación de la economía de la nación, el 36% del aumento de precios experimentado por los productos agrícolas durante 1934 y 1937 también impulsó la economía argentina. En una discusión celebrada en la década de 1980 entre Raúl Prebisch y otros historiadores, incluyendo dos de los cuales habían sido severos críticos del pacto Roca Runciman y de las medidas económicas promulgadas en la década de 1930, Prebisch preguntó a uno de ellos, un encendido crítico del pacto, cuáles eran las industrias afectadas como resultado y si la producción de la industria textil decayó o continuó aumentando. El crítico admitió que la producción siguió aumentando. Prebisch añadió que el control de cambio estaba regulado con el fin de prevenir cualquier condición adversa para la industria argentina y que el alcance del pacto Roca-Runciman había sido demasiado exagerado.[16]

El acuerdo también alteró a sectores en Australia y Nueva Zelanda, así como a "imperialistas", como el ministro de Hacienda Neville Chamberlain en Gran Bretaña. El *Daily Express* criticó los tratados alcanzados en Ottawa como "pactos negros", ya que los beneficios obtenidos por Gran Bretaña eran, en su opinión, "completamente inadecuados o ilusorios", mientras que las concesiones otorgadas a la Argentina y Dinamarca fueron "colosales

y explícitas"; sin embargo, durante 1936-1938 las importaciones de Australia promediaron 62,5 millones de libras esterlinas en comparación con 45,2 millones en 1929. Por el contrario, las importaciones procedentes de la Argentina decayeron sustancialmente, de 82,4 millones de libras esterlinas en 1929 a 59,8 millones en 1937, mientras que la participación argentina en las importaciones británicas disminuyó del 6,8% al 5,8% en el período correspondiente.[17]

Por las pruebas obtenidas, es harto evidente, sin lugar a duda, que el tratado Roca-Runciman era la única opción viable. Incluso sus críticos admiten que, dada la situación internacional, los negociadores argentinos tenían muy poco margen de maniobra. También quedaba muy claro que el hecho de no llegar a un acuerdo habría dado lugar a una mayor reducción de las exportaciones de la nación y, en consecuencia, de los ingresos del gobierno. Esto a su vez habría socavado los programas del gobierno, como la construcción de una red nacional de carreteras, una red de silos, el desarrollo de los Ferrocarriles del Estado y de YPF. El desarrollo de la red del sistema de carreteras no solo proporcionó trabajo a decenas de miles de obreros, sino que también estimuló la producción de cemento y otros materiales de construcción, la fabricación de neumáticos, repuestos automotores y otras industrias afines.[18]

Cuadro 5.2. Porcentaje de desempleo en Gran Bretaña

Año	Porcentaje
1929	8,2
1930	12,3
1931	16,4
1932	12,0
1933	15,4
1934	12,9
1935	12,0
1936	10,2
1937	8,5
1938	10,1

Fuente: adaptado de William R. Garside, *British Unemployment, 1919-1939: A study in public policy*, p. 5.

Cuadro 5.3. Comercio británico con la Argentina: 1920-1934 (millones de libras esterlinas)

Año	Importaciones	Exportaciones	Reexportaciones
1920	128,0	42,9	0,9
1921	68,4	27,6	0,5
1922	56,6	22,7	0,7
1923	64,9	28,1	0,7
1924	79,0	27,2	0,5
1925	68,9	29,1	0,6
1926	67,5	23,1	0,6
1927	76,5	27,9	0,6

1928	76,8	31,2	0,6
1929	82,4	29,1	0,6
1930	56,7	25,2	0,4
1931	52,7	14,8	0,3
1932	50,9	10,7	O,2
1933	41,7	13,1	0,2
1934	47,0	14,7	0,2

Fuente: adaptado de Roger Gravil, *The Anglo-Argentine Connection, 1900-1939* (Boulder, Westview, 1985) p. 223.

Cuadro 5.4. Comercio argentino con Inglaterra y Estados Unidos, 1935-1940 (millones de pesos papel)

Año	Exportaciones a Inglaterra	%	Exportaciones a Estados Unidos	%
1935	538,4	39,4	189,3	13,9
1936	581,7	40,3	201,3	14,1
1937	671,9	34,2	294,9	14,9
1938	459,5	38,4	188,8	9,9
1939	564,7	43,1	118,6	14,2
1940	544.6	45,6	253,4	21,2
1941	476,6	38,1	542,9	43,4
1942	601,0	46,1	510,6	38.3
1943	780,1	49,0	532,7	43,4

Fuente: Vicente Vázquez Presedo, *Estadísticas históricas argentinas* (Macchi, Buenos Aires, 1988), pp. 265-266.

Cuadro 5.5. Exportaciones argentinas (millones de pesos oro)

Año	Carne refrigerada	Trigo
1899	363.141	38.078.343
1905	15.285.693	88.883.141
1910	34.337.380	106.038.940
1914	66.640.434	72.202.260
1915	75.823.776	13.632.073
1916	94.079.710	96.620.951
1917	77.315.569	60.632.191
1918	142.109.857	167.729.798

Fuente: Ernesto Tornquist, *El desarrollo económico de la República Argentina en los últimos cincuenta años* (Buenos Aires,1920) pp. 164-165.

Cuadro 5.6. Intercambio argentino con Inglaterra y Estados Unidos, 1935-1940 (millones de pesos papel)

Año	Importaciones de Inglaterra	%	Importaciones de Estados Unidos	%
1935	290,6	31,6	160,3	17,4
1936	282,7	30,1	250,5	20,9
1937	322,8	27,0	254,7	22,9
1938	293,0	26,3	219,8	31,8
1939	296,7	29,5	449,7	46,5
1940	325,1	29,8	450,5	46,5
1941	268,9	27,9	397,5	42,0

1942	231,3	24,5	179,2	32,0
1943	194,3	30,8	151,0	23,8

Fuente: Vicente Vázquez Presedo, *Estadísticas históricas argentinas*, pp. 278-279.

Cuadro 5.7. Exportaciones argentinas (millones de pesos papel)

Año	Ganadería	Agricultura	Total
1910	402,8	446,7	884,2
1915	573,7	700,0	1.323,2
1920	710,5	1.523,9	2.372,8
1925	878,1	1.009,4	1.972,6
1930	596,8	733,9	1.395,7
1935	536,0	954,4	1.569,3
1940	700,6	595,9	1.427,6

Fuente: Vicente Vázquez Presedo, *Estadísticas históricas argentinas*, p. 25.

Cuadro 5.8. Exportaciones argentinas de trigo (millones de pesos oro)

Año	Exportaciones
1910	72,2
1915	132,2
1920	342,2
1925	192,1
1930	91,8

1935	120,5

Fuente: Vicente Vázquez Presedo, *Estadísticas históricas argentinas*, p. 259.

Cuando, a pesar del repunte de la economía y del aumento del comercio, los ferrocarriles de propiedad británica experimentaron pérdidas financieras, los miembros de la junta comenzaron a cuestionar si el trato benévolo prometido por el tratado Roca-Runciman materializaría alguna vez que dichos intereses serían subordinados a los del pueblo argentino. La respuesta del gobierno argentino fue breve pero firme: los intereses del pueblo argentino tendrían prioridad.[19]

Dentro del marco constitucional

El gobierno argentino acordó otorgar al capital británico un trato benévolo, "bajo el marco constitucional". Gran Bretaña recibió un trato preferencial en la asignación de monedas duras, en particular para desbloquear suficientes libras esterlinas para permitir que las empresas británicas recibieran el pago de más de 100 millones de pesos de las importaciones británicas. La oposición y los grupos nacionalistas criticaron esta concesión, y en décadas más recientes los historiadores han añadido sus propias críticas al pacto Roca-Runciman y todo lo que contenía. Sin embargo, encontramos que el tema ha sido tratado con duplicidad y cinismo, ya que estos mismos críticos ignoran u olvidan

que en 1948, cuando el Plan Quinquenal se había estancado y no cumplía con sus objetivos, el gobierno argentino hizo concesiones muy similares a las empresas estadounidenses con filiales en la República Argentina.[20]

Dar consideración a las empresas británicas en la adjudicación de contratos gubernamentales bajo el marco constitucional, según lo especificado por los negociadores argentinos, significaba que estas empresas tendrían que presentar ofertas y competir con firmas de otros países, algo que Yrigoyen violó claramente en septiembre de 1929, cuando acordó comprar 8.700.000 libras esterlinas de productos manufacturados británicos, vulnerando la legislación argentina al no convocar a licitación. Una vez más, este punto ha sido convenientemente olvidado o pasado por alto por los críticos del gobierno de Justo. En contraste directo, durante 1932-1938 se consideraron las licitaciones municipales, provinciales y federales emitidas y adjudicatarias de contratos de calidad en el precio y el plazo de entrega. Esto les permitió obtener un mejor producto y un diseño superior, por lo que obtuvo más por su dinero que lo posible en otras circunstancias. La mayoría de estos contratos se adjudicaron a empresas estadounidenses o alemanas, lo que precipitó un aluvión de correspondencia entre Londres y Buenos Aires. El primero de ellos llegó ya en junio de 1933, cuando Ronald Mcleay, el embajador británico en Buenos Aires, dirigió una nota a Carlos Saavedra Lamas quejándose de que "un importante pedido de aviones para la Aviación Naval Argentina había sido colocado en Estados Unidos; a pesar del hecho de que los fabricantes de aviones británicos estaban

perfectamente dispuestos a satisfacer las necesidades de la Dirección Argentina de Aviación Naval, se les hubiera dado la oportunidad de hacerlo". Una nota de la Presidencia a Saavedra Lamas del 26 de julio explicó que los aviones en cuestión habían sido adquiridos para equipar una unidad del Servicio de Aviación Naval, así como la necesidad de mantener la homogeneidad entre las nuevas aeronaves y otras que ya estaban en servicio.[21]

Un memorándum del Consulado General de Estados Unidos en Buenos Aires señaló que desde que el capitán Marcos Zar asumió el cargo de director de Aviación Naval, el Servició de Aviación Naval no había adquirido aviones excepto en Estados Unidos, "ni siquiera en Inglaterra". Los aviones en cuestión eran doce Vought V.65F Corsair, con una velocidad máxima de 294 kilómetros por hora. Anteriormente, la Armada había incorporado varios Corsairs biplazas fabricados por United Aircraft. Este tipo de aeronave había sido probado en varios vuelos de corta y larga duración, y sus prestaciones habían demostrado ser notablemente satisfactorias. Las compañías británicas estaban muy ansiosas de obtener este contrato e intensificaron la propaganda en la atmósfera producida por la llegada del aviador británico James Allen Mollison después de cruzar el Atlántico Sur a bordo de un avión de cabina De Havilland Puss Moth. Pero el hecho era que la industria de la aviación británica simplemente no tenía un avión comparable en velocidad, facilidad de mantenimiento o condiciones operativas comparables con el Corsair. Irónicamente, la Real Fuerza Aérea adquirió un ejemplar de esta máquina para evaluarla.[22]

A mediados de la década de 1930 la industria aeronáutica estadounidense estaba a la vanguardia del resto del mundo en el desarrollo de fuselajes modernos ligeros pretensados y del avión intercontinental. Esto dio a Estados Unidos una clara ventaja sobre todas las demás naciones manufactureras. En 1935, cuando la Argentina comenzó a emerger de la depresión mundial, sus gastos militares comenzaron a incrementarse. En agosto de ese año, el Congreso autorizó 42 millones de pesos (16,3 millones de dólares) para nuevos materiales aeronáuticos. El Ejército tenía un requisito de 70 cazas, 67 bombarderos modernos y 30 aviones de entrenamiento avanzado. Todos estos aviones debían ser de diseño actual y estar dotados de los equipos más modernos. El miércoles 4 de junio de 1936, el Ministerio de Guerra anunció que había recibido un informe de la Comisión de Servicio Conjunto encabezada por el coronel Jaime Majó, quien había estado estudiando las diversas ofertas recibidas de empresas de aviación estadounidenses y europeas. De todos los concursantes que presentaron pliegos, solo ocho empresas (cinco estadounidenses, dos italianas y una alemana) estuvieron representadas en el concurso de 1936 en El Palomar. Después de que se llevaron a cabo pruebas muy exhaustivas, los diseños estadounidenses se impusieron.[23]

Durante 1936-1939, el Cuerpo Aéreo del Ejército compró un total de 160 aviones de varios tipos y fabricaría otros 80 en Córdoba. De los 160 aviones adquiridos en el extranjero, 128 eran de fabricación americana, 28 alemanes y 2 británicos. La Armada adquirió 92 aviones y construyó otros 13 en sus talleres en Punta

Indio. De ellos, 89 eran estadounidenses, uno alemán y solamente dos británicos. Además, la Dirección General de Aeronáutica Civil adquirió veinte biplanos Fleet construidos por Estados Unidos para los aeroclubs.[24]

Productos metalúrgicos

Antes de la introducción del DDT para contener las plagas de langosta que causaban estragos en los cultivos, se utilizaban láminas de metales corrugados como barrera para contenerlas. Miles de kilómetros de tales barreras se erigieron en la pampa para combatir a la langosta en su fase de salto. Tradicionalmente, estos lucrativos contratos se adjudicaban a empresas británicas. Sin embargo, cuando una empresa alemana ganó la licitación para erigir un puente metálico sobre el Riachuelo, Stanley Irving, el agregado comercial británico, envió una carta de protesta a Luis Duhau, el ministro argentino de Agricultura. El 16 de junio de 1932, funcionarios del Ministerio de Obras Públicas abrieron los sobres con las propuestas de ocho empresas, de las cuales cuatro eran alemanas, dos británicas, una americana y una argentina, que habían presentado diez diseños en once variaciones. La oferta más baja fue presentada por una firma alemana. Una licitación británica que se aproximaba en costos simplemente no cumplía con las especificaciones. En términos no inciertos Duhau respondió por escrito a Irving, recordándole secamente que las empresas británicas tendrían que ajustarse a las directrices argentinas.

El Ministerio de Relaciones Exteriores protestó cuando se dieron órdenes a un astillero alemán para adquirir un par de transbordadores. Aunque durante las discusiones que condujeron al tratado Roca-Runciman, los negociadores británicos no lograron que los argentinos eliminaran el recargo del 10%, lo intentarían una y otra vez en vano. En 1937 la Asociación de Importadores, de la que las empresas británicas fueron los principales miembros, dirigió una nota a la Cámara de Diputados pidiendo al gobierno argentino que incluyese una disposición en el presupuesto de 1938 para la reducción progresiva del recargo del 10% decretado el 6 de octubre de 1931, a fin de suspenderlo "temporalmente y hasta un período máximo de un año", alegando que "hizo mucho más difícil el retorno de la prosperidad al hacer las importaciones más caras". Esto fue seguido por una nota en el mismo tenor por parte de C. E. Don Fox, presidente interino de la Cámara de Comercio Británica. No hace falta decir que ninguna de las dos peticiones fue concedida. Los controles cambiarios aplicados por el gobierno argentino habían resultado sumamente exitosos. El crédito argentino en el extranjero se mantuvo alto, y los valores argentinos fueron considerados como una fuente estable y rentable de inversión. Además, el gobierno pagaba puntualmente sus obligaciones, lo que era una fuente de orgullo legítimo para la nación en su conjunto.[25]

De petroleros y otros buques

En 1934, cuando YPF presentó licitaciones para un petrolero de 11.300 toneladas, el contrato se adjudicó a un astillero alemán, Deustche Werf AG. En 1937, otro astillero alemán ganó la licitación para construir un barco de mayor tonelaje, el *San Jorge*, de 13.800 toneladas. En 1936, cuando el gobierno argentino licitó la construcción de un crucero ligero y siete destructores, las empresas británicas compitieron con éxito con empresas estadounidenses, italianas y españolas, ganando contratos por 4.800.000 libras esterlinas. La prensa londinense señaló que esta era la mayor orden recibida por astilleros británicos por parte de un país extranjero desde la guerra. Las empresas británicas ganaron estos contratos porque presentaron los diseños más favorables desde el punto de vista técnico, al precio más bajo, y ofrecieron el menor tiempo para la finalización de la orden. Lo que claramente surge de estos patrones de compra, el gobierno argentino actuó con el mejor interés de la nación siempre presente.[26]

El Banco Central y el Plan Nacional de Recuperación Económica

Mientras Prebisch preparabas sus recomendaciones para la creación de un Banco Central, Alberto Hueyo, el ministro de Hacienda, renunció y fue reemplazado por Federico Pinedo, quien archivó el proyecto e impulsó, en su lugar, el desarrollo de un plan nacional de recuperación. Posteriormente, Prebisch comenzó a desarrollar un plan de este tipo, que se puso en marcha

el 13 de noviembre de 1933. El peso fue devaluado con el fin de promover las exportaciones argentinas. Los estrictos controles cambiarios introducidos por el gobierno provisional en 1931 dieron paso a un modo más flexible. Los importadores tuvieron que solicitar un permiso al tipo oficial de 15 pesos por libra esterlina para obtener moneda dura al tipo oficial. De lo contrario, tendrían que aplicar en el mercado libre, donde el tipo de cambio, tal como establecía la ley, estaría 10% sobre el tipo oficial. Este mecanismo desalentó las importaciones y alentó su sustitución, es decir, la industrialización.[27]

Sin embargo, Pinedo consideró necesario un Banco Central, dada la situación económica que aquejaba a la Argentina, donde los productos exportables no eran vendibles mientras los precios de los productos agrícolas estaban decayendo. Dos grandes bancos, el Hogar Argentino y el Banco Argentino-Uruguayo, fueron a la bancarrota. El Banco Español del Río de la Plata tenía más capital invertido en préstamos cuestionables que en reservas, mientras que el Banco de la Nación Argentina había perdido un gran porcentaje de sus reservas. Para restaurar la confianza, se creó el Instituto para la Liquidación de Recursos, y el Banco Hipotecario Nacional estaba autorizado a extender préstamos que agilizarían la venta de activos que habían sido adquiridos o incautados. El Banco Central Argentino fue creado como el núcleo del sistema bancario nacional.[28]

Debido a la crisis económica mundial, los pagos anuales de los préstamos contratados en la década anterior, que a veces superaban los 20 millones de dólares, estaban demostrando ser una pe-

sada carga. Por lo tanto, en una lección de responsabilidad fiscal, el gobierno decidió repatriar su deuda. Por lo tanto, emitió un "préstamo de repatriación" en la Bolsa de Buenos Aires a un ritmo del 4%, para evitar la especulación bursátil que podría poner en peligro la estabilidad del peso. El monto total repatriado fue de 716 millones de pesos. Un préstamo de repatriación de 200 millones de pesos fue flotado el 4 de mayo de 1937; la cantidad recibida fue de 181 millones, la mayoría de los cuales fue suscripta por el público. El ahorro en intereses fue de 14,5 millones de dólares y 1,5 millones de libras esterlinas. El Plan Nacional Económico de Recuperación fortaleció la demanda local y promovió la industrialización mediante la sustitución de importaciones, mientras que los beneficios de los controles cambiarios variables subvencionarían al sector agrícola y transformarían a la Argentina de una nación agrícola dependiente de sus exportaciones en una economía industrial más independiente. La expansión de los Ferrocarriles del Estado y la creación de un sistema nacional de carreteras socavarían el monopolio británico del transporte.[29]

Un sistema nacional de carreteras

Durante la década de 1920, en la Argentina se expresó la necesidad de desarrollar un sistema de carreteras adecuado. Los productores rurales argumentaban que las tarifas ferroviarias eran elevadas y reducían sus ganancias. La Asociación Argentina

de Importadores de Automóviles y Anexos, integrada por empresas que importaban y comercializaban vehículos a motor de fabricación americana, desarrolló una campaña de prensa que exigía un sistema vial más integral. Aparte de los intereses puramente comerciales, también existían requisitos sociales. El Automóvil Club Argentino y el Rosario Touring Club destacaron la importancia de desarrollar un sistema vial adecuado para promover el turismo. Un informe comercial estadounidense publicado en 1929 concluyó que, si se instituyera un programa de construcción de carreteras a la brevedad y este progresaba en forma consiste, se podría esperar un aumento muy marcado de las ventas de autobuses en cuatro a cinco años y, una vez que se construyeran carreteras, los servicios de autobuses interurbanos crecerían muy rápidamente.[30]

El gobierno provisional sentó las bases para el programa de obras públicas al promulgar legislación que preveía la construcción de un sistema de elevadores de granos, una red de sistemas de riego en las regiones áridas del país y también una red de carreteras. Estas correrían paralelas a las líneas ferroviarias y se financiarían en parte con fondos previstos en el artículo 8° de la Ley Mitre, pero también con un impuesto de dos centavos a la gasolina. En 1932 promulgó un proyecto de ley que propuso una comisión conjunta constituida por representantes del gobierno y organizaciones relacionadas con la venta de vehículos de motor y deportivos que pedía un impuesto de 5 centavos por cada litro vendido de gasolina y de 10 centavos por cada litro de lubricante para motores. El programa de construcción de carre-

teras no solo era una medida destinada a poblar zonas periféricas, sino principalmente un instrumento para liberar a la nación del monopolio en el transporte por parte de las compañías ferroviarias británicas.

En febrero de 1932, cuando Justo juró como presidente, ya se habían completado parcialmente carreteras pavimentadas que unían Buenos Aires con Córdoba, Rosario, Santa Fe, San Juan, Mendoza y Neuquén. En junio de 1932 se presentó al Congreso un proyecto para una nueva ley de vialidad para su aprobación. La legislación prevista preveía la creación de una Dirección Nacional de Vialidad como dependencia del Ministerio de Obras Públicas. También pidió un impuesto de 5 centavos por cada litro de gasolina y 10 centavos por cada kilogramo de lubricantes vendidos, que se sumarían a los fondos obtenidos en virtud del artículo 8° de la ley 5.315, una participación anual del presupuesto nacional de al menos cinco millones de pesos, todas y cada una de las donaciones más emisiones de bonos, todos los ingresos destinados al programa de construcción de carreteras. Antes de poner en marcha el programa de carreteras, solo había 1.999 de kilómetros pavimentados, 4.498 kilómetros de carreteras con superficie dura en todo el país. Durante 1933-1939 se construyeron 51.866 kilómetros de nuevas carreteras para todo tipo de clima, incluyendo 2.430 kilómetros pavimentados, 6.595 de kilómetros pavimentados de carreteras de superficie dura y 299.935 kilómetros de carreteras preexistentes mejoradas. En 1940, la red sumaba 37.298 kilómetros, es decir, un aumento del 92,2%. La construcción de varias carreteras troncales

importantes comenzó de inmediato: la ruta 3 hacia el sur, donde los servicios ferroviarios eran limitados, la ruta 11, que conectaba Rosario y Clorinda (Formosa) con una longitud de 1.055 kilómetros, de los cuales 433 eran pavimentados; las rutas 12 y 14 a la región mesopotámica, la ruta 9 que unía Buenos Aires con la Quiaca (Jujuy), que se extendían por 1.472 y 825 kilómetros respectivamente, fueron pavimentadas; la ruta 55, que conectaba Jujuy con Yacuiba (Bolivia) y también con la ruta 9; la ruta 7, que conectaban Buenos Aires y Mendoza-Punta Vacas, donde está el túnel transandino con Chile con una longitud de 1.196 kilómetros; la ruta 22, que unía Bahía Blanca con Pino Hachado en Neuquén; la ruta 273, que conectaba Comodoro Rivadavia y Huemoles; la ruta 292 entre Río Gallegos y Cancha Carrera (Santa Cruz), en la frontera con Chile, y la ruta 2, entre Berazategui y Mar del Plata. Además, se construyeron los puentes Alsina, Pueyrredón y La Noria, que cruzaban el Riachuelo, reforzando los vínculos existentes entre la Capital Federal y la provincia de Buenos Aires, y se iniciaron los trabajos en la avenida General Paz, la primera supercarretera construida en el país.[31]

El sistema vial argentino ciertamente atrajo la atención del Estado Mayor del Ejército brasileño, que en un amplio estudio de las capacidades industriales y militares argentinas señaló:

> La Argentina posee la mejor y más densa red de carreteras de Sudamérica, su longitud total es de 410.000 kilómetros. La medida en que se ha desarrollado este sistema se debe a la Ley de Carreteras, sabiamente aprobada en 1932 bajo la administración del general Justo, como resultado de la influencia y la orientación del Estado Mayor del Ejército, una directiva que [aún]

continúa, especialmente con respecto a las carreteras que conducen a las fronteras, todas las cuales son, obviamente, de un carácter estratégico.[32]

Cuando los planes para un sistema de carreteras fueron considerados por primera vez a fines de la década de 1920, las compañías ferroviarias británicas los ignoraron argumentando que la falta de piedras y otros materiales de construcción haría la tarea muy costosa, aunque hubiera fondos disponibles. En 1931 estos ferrocarriles dirigieron una petición al gobierno argentino protestando contra la construcción de carreteras. Ofendido este último por el presuntuoso y arrogante intento de interferir en los asuntos internos de la nación y señalando las nuevas tendencias nacionalistas, la petición fue ignorada y la construcción de carreteras no se vio afectada. Esta sería solo una de las muchas decepciones que los ferrocarriles de propiedad británica debieron enfrentar durante el mandato de Justo. En la década de 1930, los Ferrocarriles Estatales Argentinos eran la línea más importante del país, con una red de 9.501 kilómetros. El sistema creció por la adición de nuevas líneas y ramales desde la década de 1920. En esa época consistía en diez líneas con un total de unos 6.522 kilómetros, de los cuales 5.405 eran de trocha angosta (o métrica, 1.676 metros de estándar) y 938 de trocha ancha. En esos años, el material rodante incluía una flota heterogénea de locomotoras de 48 tipos diferentes, heredadas de antiguas líneas que se habían incorporado al sistema. Sesenta y cuatro locomotoras de fabricación estadounidense fueron adquiridas entre 1904 y 1912, y 95 durante 1920-21. De hecho, en esa década todas las locomotoras

más modernas compradas por los Ferrocarriles del Estado eran de fabricación norteamericana. En 1924, el material rodante de los Ferrocarriles del Estado incluía 585 locomotoras, de las cuales 161 eran de factura norteamericana. Asimismo, el parque de material rodante incluía 442 coches de pasajeros de fabricación norteamericana, belga y alemana, y 9.820 vagones de carga, 95 coches de servicio para vagones de pasajeros y 609 coches de servicio para vagones de carga. Los nuevos vagones de carga de cuatro ejes utilizados por la AGFE eran preponderantemente de fabricación estadounidense. El acoplador automático Janney para vagones de ferrocarril, de diseño y fabricación estadounidenses, y el freno de aire Westinghouse fueron instalados a todo el material rodante de la AGFE.[33]

Durante su primer gobierno, Yrigoyen anunció la intención de desarrollar líneas ferroviarias en las regiones andinas del norte y establecer comunicaciones con los países vecinos. Una línea ferroviaria de Embarcación (Salta) a Yacuiba para establecer una segunda conexión ferroviaria con Bolivia, y un ramal entre Rosario de Lerma y Huayquitina (Salta), que enlazaría con el ferrocarril Antofagasta, en Chile. Cuando el Senado vetó estos planes, Yrigoyen sin embargo procedió. El costo de las líneas se afrontaría con letras del Tesoro. Los trabajos sobre la línea Rosario de Lerma-Huayquitina comenzaron en 1921, pero la parte más alta y difícil, que incluía un viaducto, no se completaría hasta noviembre de 1932. Los trabajos en estas líneas continuaron bajo Alvear, cuando los rumores de escándalo impulsaron una investigación en el Congreso en relación con la administración

de los Ferrocarriles del Estado. La AGFE, que había acumulado una deuda flotante de 12,6 millones de pesos, fue criticada por ser un "elefante blanco".[34]

Pronto se estableció que la mayor parte de los gastos se había producido durante el gobierno de Yrigoyen. Las sumas fueron invertidas en nuevo material rodante, la construcción de líneas y ramales adicionales, y los pagos habían cesado en 1924. Las cuentas fueron actualizadas y se concertaron pagos anuales de 10 millones de pesos, y así la tormenta en un pocillo de café terminó tan pronto como había comenzado. Raúl Scalabrini Ortiz observó, y no sin razón, que los defectos menores de los Ferrocarriles del Estado fueron denunciados de manera doctrinaria en una guerra librada por los ferrocarriles de capital extranjero.[35]

La red de Ferrocarriles del Estado continuó expandiéndose: sus líneas crecieron de 6.806 kilómetros en 1924, cuando comprendían el 12,5% del kilometraje ferroviario total en la Argentina, a 8.930 en 1930 y 9.985 en 1937-1938, cuando su participación en el kilometraje total existente en la nación había aumentado al 24,5%.[36]

La expansión se intensificó durante el período 1932-1938, a medida que la posición económica de la Argentina mejoró. Se reanudó el trabajo en proyectos interrumpidos durante los peores años de la depresión, y la construcción de nuevas líneas y ramales cobró nuevo impulso, pues se completaron un total de 4.170 kilómetros de nuevas vías férreas.

Los talleres de los Ferrocarriles del Estado: la industria ferroviaria argentina

En la década de 1920 los Ferrocarriles del Estado poseían cuatro talleres de reparación. Los principales talleres estaban en Tafí Viejo, cerca de la ciudad de Tucumán; otros tres más pequeños en Laguna Paiva y San Cristóbal, en la provincia de Santa Fe, y Cruz del Eje, en la provincia de Córdoba. Los talleres en Tafí Viejo fueron construidos durante 1910 y eran los más grandes del país, modernos y bien equipados. Había talleres para locomotoras, carpintería, vagones de pasajeros, vagones de carga, talleres de pintura, fundiciones de hierro y bronce, talleres para reparar ruedas y tuberías, así como un aserradero, una usina de energía y depósitos.[37]

Durante 1932-1938, todos los talleres de la AGFE fueron ampliados y sus equipos modernizados con la adición de las más modernas máquinas herramienta. El taller de construcción de locomotoras en Tafí Viejo recibió dos grúas eléctricas Niles de 100 toneladas. Prácticamente todas las piezas y los componentes de la locomotora, con la excepción de las ruedas y ejes, podrían construirse en estos talleres. Un taller de forja equipado con todo el material necesario para producir estos elementos fue proyectado a fines de la década de 1930. Los fondos fueron reservados para la creación de nuevos talleres, pero el estallido de la Segunda Guerra Mundial impidió el cumplimiento de este proyecto, que se convirtió en una realidad en 1949. Entre 1932-1936, la ley 11.735 preveía un vasto plan de expansión de los Ferroca-

rriles del Estado, y 24,1 millones de pesos fueron asignados a la modernización del material rodante y talleres. Cuarenta y dos locomotoras clase B.3, B.7 y B.10 fueron totalmente reconstruidas en Tafí Viejo. Además, el engranaje Stephenson Valve, utilizado para controlar la admisión de vapor en los cilindros de las locomotoras de vapor, fueron reemplazados por el engranaje de válvula Walschart fabricado en las tiendas. Este engranaje presentaba cilindros de mayor diámetro que aumentaban la tracción en un impresionante 40% y que fueron instalados en 28 locomotoras de la serie 301/328. Los talleres de Tafí Viejo también reconstruyeron una serie de cincuenta locomotoras hechas por la firma Bursig & Henschell durante 1904 y 1908. Otras 53 locomotoras construidas por la North British producidas durante 1906-y 1910 fueron reconstruidas con bastidores importados, y con calderas, cilindros, plataformas y cabinas de fabricación nacional. Los únicos componentes originales supervivientes fueron las ruedas, parte del mecanismo de movimiento y las puertas de la caja de fuego. Después de hacerse cargo del Central Córdoba, otras diecisiete locomotoras de diseños similares fueron "reconstruidas" de la misma manera. En ese momento, estas locomotoras fueron descriptas por la prensa como de "fabricación argentina". Aunque empleaban algunas piezas importadas, las modificaciones resultantes eran de un tipo más potente y eficiente que el diseño original.[38]

Además, se fabricaron cuatro vagones para los ferrocarriles patagónicos, un coche cocina-comedor articulado y tres vagones de pasajeros. Se dedicó, asimismo, considerable atención al mate-

rial rodante de carga. Cien vagones de carga totalmente cubiertos destinados a los trenes de frutas de Río Negro, junto con 154 vagones de carga estándar, 157 vagones de carga totalmente metálicos, 64 vagones tanque de acero para transportar petróleo crudo de los yacimientos petrolíferos de Comodoro Rivadavia y otros 37 vagones tanque para transportar agua a regiones áridas se completaron en los talleres, empleando chasis estadounidenses y belgas importados adquiridos en la década de 1920. Una vez bajo la administración ferroviaria estatal, los talleres del antiguo Ferrocarril Central Córdoba comenzaron a fabricar frenos de aire de Westinghouse para toda la flota de material rodante heredado de esa línea, 405 vagones de pasajeros y 6.640 vagones de carga. El trabajo se completó durante la Segunda Guerra Mundial, algo que dada la prevaleciente escasez existente de materiales de todo tipo, no fue ciertamente un logro pequeño.[39]

La compra del Ferrocarril Central Córdoba

En la década de 1930, los ferrocarriles de propiedad británica, que una vez monopolizaron el transporte terrestre en la Argentina, se enfrentaban a la competencia de los vehículos de motor, para disgusto de los Ferrocarriles del Estado. Sin embargo, apelaron al gobierno argentino para que protegiera sus inversiones, ofreciendo algunas de estas líneas a la venta. Entre ellas se hallaba el Ferrocarril Transandino Argentino, una línea de 179 kilómetros que conectaba Mendoza con Las Cuevas, cuyo servicio fue interrumpido por una avalancha en 1932. El gobierno adquirió

la línea e invirtió 4,2 millones de pesos en repararla. A la compra del Transandino le siguió la del Central Chubut, una línea de trocha métrica que cubría el trayecto desde Puerto Madryn y el Central Córdoba. En 1924, los directivos del Central Córdoba, que atravesaba serios problemas económicos, ofrecieron vender el ferrocarril al gobierno argentino. Actuando de acuerdo con el asesoramiento del ministro de Economía, Roberto M. Ortiz, quien consideró que el precio solicitado era excesivo y el gobierno rechazó la oferta. En la década de 1930, la desaparición de la Refinería Argentina, un ingenio azucarero que alguna vez fue próspero, propiedad del grupo Tornquist, asestó a la línea un golpe devastador. Ante la disminución de los ingresos y pocas esperanzas de recuperación, el Central Córdoba reanudó las conversaciones con el gobierno argentino. Esto llegó en un momento oportuno, pues el presidente Justo, que favorecía la expansión del sistema ferroviario estatal para competir con empresas privadas, reanudó conversaciones con el ferrocarril que enfrentaba serios problemas. El 23 de diciembre de 1936 Justo dio a conocer un plan para nacionalizar gradualmente los ferrocarriles de capitales británicos, comenzando con la compra del Central Córdoba. El Congreso estaba reticente, tal vez influenciado por rumores infundados de que la compra de la línea ferroviaria en problemas era una de las concesiones ocultas entre las cláusulas contenidas en el nuevo acuerdo comercial anglo-argentino. Por lo tanto, autorizó al gobierno a arrendar el ferrocarril hasta que el Poder Legislativo aprobara su compra. El Congreso no tomó decisión alguna. Mientras tanto, los empleados ferroviarios se de-

clararon en huelga en protesta por los recortes salariales. La huelga se resolvió cuando el gobierno decidió compensar a los trabajadores por los recortes salariales impuestos por la empresa a su propio costo, con la esperanza de que el Congreso aprobara el proyecto de ley de compra antes del final de la sesión legislativa, pero los recortes salariales se aplicaron una vez más y los trabajadores reanudaron su agitación. El gobierno decidió entonces hacerse cargo del Central Córdoba en virtud de un contrato de arrendamiento de un año. La compañía se opuso alegando que el período era incómodamente corto. En cambio, el gobierno acordó extender la duración del contrato de arrendamiento a cuatro años. El contrato se cancelaría cuando el Congreso ratificara el proyecto de ley para comprar la línea. Los radicales, una vez firmes defensores de la nacionalización, jugaron a la política partidaria y se abstuvieron.

Los dos sindicatos ferroviarios, la Unión Ferroviaria y La Fraternidad, estaban a favor de nacionalizar la línea, al igual que los socialistas, aunque estos se opusieron al precio exigido por la compañía británica, 144 millones de pesos, ya que consideraban que 70 a 75 millones sería una cifra más realista. En un discurso bien argumentado, Manuel Alvarado, ministro de Obras Públicas, respondió a las objeciones y explicó que el precio de compra, 9.500.000 libras esterlinas, 700.000 en efectivo y 8.500.000 en bonos ferroviarios estatales que pagarían un interés anual del 4% garantizados por la nación argentina, solo cubrían el 45% del capital emitido por la empresa y la devaluación de materiales y material rodante que se había fijado en una cifra mucho menor

que la considerada por la compañía. El proyecto de ley fue aprobado por la Cámara de Diputados por 72 votos a 33 en agosto. El 29 de diciembre, después de un debate de dos días, el Senado aprobó la compra del Central Córdoba y su filial, la Compañía de Tranvías a Vapor, por 16 votos a uno. Los talleres del Central Córdoba, en Alta Córdoba, equipados con taller de forja eran uno de los mayores y mejor equipados del país.[40]

La tracción diésel-mecánica en la Argentina comenzó cuando el Ferrocarril del Oeste introdujo dos vagones Armstrong-Whitworth. Con el fin de mejorar y agilizar el servicio de pasajeros en sus líneas, en 1934 la AGFE cursó una orden a la empresa Ganz-Mavag de Hungría para un total de 34 coches diésel. Los vagones diésel Ganz introdujeron nuevos niveles de confort en los ferrocarriles argentinos, incluyendo el aire acondicionado. En 1938, algunos de esos nuevos vagones de pasajeros se hallaban en servicio en los ferrocarriles estatales y el Ferrocarril Central del Norte. En este último servían en las líneas entre Santa Fe y Laguna Paiva y San Cristóbal. También cubrían las zonas turísticas más populares de Córdoba, Catamarca y Salta. Unidades adicionales Ganz de este tipo fueron incorporadas a los horarios de invierno del Central Córdoba. Desde que fue adquirido por Ferrocarriles del Estado, el revitalizado Central Córdoba se convirtió en un dolor de cabeza para la administración del Central Argentino. Mientras el Central Córdoba estaba en manos británicas, no podía competir con el Central Argentino, por lo que la línea se concentraba más en el transporte de paquetes y carga que en el de pasajeros. Sin embargo, en una decisión ostensiblemente

dirigida a enfrentar la competencia de vehículos de motor, la AGFE comenzó a captar el tráfico de pasajeros de otros ferrocarriles, especialmente en la lucrativa línea Rosario-Buenos Aires, con un servicio expreso.[41]

Con la incorporación del Central Córdoba, los ferrocarriles estatales argentinos operaban una red de 12.806 kilómetros y eran eficientes y rentables, como se ve en los cuadros 5.9 al 5.11.

Durante el período de diez años entre 1930 y 1940, el gobierno argentino gastó 3.561 millones de pesos papel (aproximadamente 1.000 millones de dólares) en los Ferrocarriles del Estado. Esta suma cubrió la compra, así como el rejuvenecimiento y la fabricación de material rodante, la construcción de nuevas estaciones de ferrocarril, puentes, la ampliación y modernización de los talleres y la reconstrucción del Ferrocarril Andino. En 1937, fueron adquiridos 16 locomotoras Henschell 2-10-2, seguidas por 30 Henschell adicionales más de la clase 4-8-2, las últimos seis de las cuales fueron provistas con equipos especiales de condensación diseñados por Krause Arnim para operaciones en zonas donde el agua era escasa o de mala calidad. En 1938 había 94 vagones Ganz Diesel en funcionamiento. A principios de 1938, las negociaciones comenzaron en lo que iba a ser uno de los pedidos más importantes jamás realizados por los Ferrocarriles del Estado. En un acuerdo de trueque entre el gobierno, Alemania proporcionaría 64 locomotoras diésel-eléctricas, 900 vagones de carga, 40 vagones dormitorio y equipos destinados al antiguo Central Córdoba; una orden por valor de 15 millones de pesos papel (10 millones de Reichsmarks). El estallido de la

Segunda Guerra Mundial frustró el cumplimiento de este ambicioso plan.

Mientras tanto, todas las antiguas locomotoras del Central Córdoba fueron radiadas del servicio y reemplazadas por tipos mayores y más potentes en servicio en los ferrocarriles estatales. Esto se debió en gran medida a la eficiente labor de Pablo Nogués, administrador general de la AGFE entre 1932 y 1942. Nogués era asistido en sus tareas por dos ingenieros altamente motivados y eficientes, Augusto Krause Arnim y Eduardo M. Huergo. Bajo administradores eficientes, AGFE corrió con la precisión de un reloj suizo bien calibrado.[42]

Cuadro 5.9. Coches vagones de motor en los ferrocarriles argentinos

Años	BAGS	Central	BAP	Oeste	Entre Ríos	Noroeste	Estatales	Total
1934	3	-	-	-	5	2	11	21
1935	34	-	3	3	5	2	12	59
1936	34	-	3	3	5	2	28	75
1937	34	-	9	5	12	2	33	95
1938	34	12	11	5	14	9	76	161
1939	106	15	11	27	16	9	94	278
1940	106	15	23	31	16	9	94	296

Fuente: *The South American Journal* (27 de diciembre de 1940).

La otra cara de la moneda: los ferrocarriles de propiedad británica

La crisis mundial de 1929 obligó a los ferrocarriles británicos a abandonar sus planes de expansión. El Ferrocarril Sud solo llegó a completar 99 kilómetros de los 467 que una vez había proyectado. La reducción de la construcción ferroviaria provocó una disminución de las importaciones de rieles y equipos de acero. Las líneas operadas por capitales británicos y la Compañía Anglo-Argentina de Tranvías, la principal línea de tranvías en Buenos Aires, representaban el 60% de los rieles de acero importados por la Argentina, y estos eran adquiridos por estas compañías en el Reino Unido.[43]

La demanda por rieles y otros materiales ferroviarios se desmoronó también, de 17.738 toneladas en 1928 a 11.088 en 1929 y a 6.983,8 en 1930. El 58% de estos artículos procedían de Gran Bretaña. Los ferrocarriles de propiedad británica en la década de 1930 se caracterizaban no solo por directorios entrelazados, sino también por directores entrelazados. Henry Charles Allen no solo era director del Ferrocarril de Bahía Blanca y Noroeste, sino también del Buenos Aires, Ensenada y Costa Sur, de la Compañía de Aguas Corrientes de Bahía Blanca, los ferrocarril Midland, del Norte, Noroeste y el Central del Uruguay, de la Compañía Industrial Argentina y de la Compañía de Tierras e Industrias. Fue sucedido como director del Ferrocarril Sud en la Argentina por sir Follet Holt, quien también era presidente del directorio del Oeste, Ferrocarril, Bahía Blanca y Noroeste, del

Central Córdoba, los ferrocarriles Central y Noreste en Uruguay, Liebig's Extract Meat Co., The Bank of London and South America, Obras Sanitarias de Rosario, The British Shareholder's Trust, The Pullman Car Co. & Barclays' Bank Southern. Desde una perspectiva británica, dadas las condiciones económicas que prevalecían en Gran Bretaña durante la década de 1930, la selección de materiales británicos, equipos británicos y carbón de Cardiff por los ferrocarriles de propiedad británica en la Argentina era lógica. Sin embargo, las locomotoras y el material rodante estadounidenses eran considerados superiores por muchos clientes extranjeros, incluyendo los Ferrocarriles del Estado.[44]

Los ferrocarriles de propiedad británica experimentaban una escasez crónica de material rodante. Relativamente pocos de los coches de pasajeros y vagones de carga eran de construcción metálica; la mayor parte estaban construidos de madera, lo que no solo aumentaba su peso total en comparación con vehículos similares totalmente metálicos, sino que también reducía la carga útil máxima. Además, en caso de accidentes, debido a la propia naturaleza de los materiales empleados, una colisión sin duda produciría efectos más desastrosos que los vagones de construcción metálica. Incluso los vagones de carga británicos más grandes y modernos tenían una capacidad máxima de 35 toneladas en comparación con las 50 toneladas transportadas por sus homólogos de producción estadounidense. Pocos o ningún coche de carga estaban equipados con frenos de aire, lo que limitaba la capacidad de frenado del tren a la de la locomotora, reduciendo así

aún más el peso remolcado por los trenes argentinos a 140-160 toneladas en comparación con 600-700 toneladas en los ferrocarriles estadounidenses.[45]

La AGFE operaba en las regiones más remotas, escasamente pobladas y montañosas del país, lo que requería una inversión considerable para desarrollar una infraestructura adecuada, tal como túneles y puentes. También sirvieron para fines militares estratégicos. Además, la mayor parte de la carga que transportaban consistía en maderas provenientes de Santiago del Estero y el Chaco o piedras de las canteras de las regiones orientales, en ambos casos productos voluminosos de bajo precio que requerían un gran número de vagones de carga; sin embargo, a pesar de tales desventajas, como se puede ver en el cuadro 5.10, todavía lograron obtener modestas ganancias. Los ferrocarriles del Estado comenzaron a construir ramales para desarrollar aún más la red existente y eventualmente establecer una línea directa con Buenos Aires. Tal expansión, así como el Plan de Recuperación Económica puesto en marcha por el gobierno de Justo, llevó a unas relaciones muy tensas con los representantes de los ferrocarriles de propiedad privada, que se quejaban de la "reducción ilícita " de las tarifas de flete y otras prácticas "desleales". En 1933, el director del FBAP informó a sus accionistas que el aumento de la competencia de los ferrocarriles de propiedad estatal había obligado a su empresa a reducir sus propias tarifas, a pesar de que las líneas estatales tenían que transferir carga en Santa Fe fuera en líneas privadas o en barcazas, aunque la ruta del FBAP entre Buenos Aires al Pacífico era mucho más corta. Denuncias similares fue-

ron elevadas por el Ferrocarril Central Argentino, que se quejó de la competencia de las líneas estatales, que fueron consideradas "injustas y ruinosas para la empresa". El presidente Justo era muy consciente de que los directorios de los ferrocarriles incluían a fabricantes de material rodante, así como de minas de carbón, por lo que el dado el de directorios de enclavamiento organizados por las empresas ferroviarias. Por lo tanto, tales quejas cayeron en oídos sordos. De hecho, el capital británico en la Argentina se había convertido en un simple rehén de la legislación argentina, y Justo sencillamente no les ayudaría, ya que tenía la intención de nacionalizar los ferrocarriles de propiedad privada. Las empresas británicas, por su parte, comenzaron a considerar la venta de lo que un inglés de larga residencia en la Argentina no hacía mucho había llamado "una de las joyas más preciadas de la Corona".

Los trabajos de historiadores revisionistas y panfletistas simplemente no resiste un escrutinio minucioso. Obras de autoría más moderna y más concienzudas han comenzado a traernos un retrato más preciso de Justo, un estadista que, por sobre todo, fue un patriota argentino que en primer lugar defendió los intereses de su nación.

Cuadro 5.10. Ferrocarriles del Estado: pasajeros y carga, 1932-1936

Año	Número de pasajeros	Toneladas de carga

1932	2.304.753	4.356.792
1933	2.196.379	4.170.103
1934	2.261.313	4.762.830
1935	2.818.864	3.369.100
1938	3.237.153	5.444.796

Fuente: Gobierno Nacional, *Obra de gobierno 1932-1938,* Ferrocarriles del Estado.

Cuadro 5.11. Ferrocarriles del Estado: ingresos brutos y gastos, 1931-1940 (millones de pesos papel)

Año	Ingresos brutos	Gastos	Ganancias netas o pérdidas
1931	48.299.789	55.744.072	-7.444.292
1932	42.435.342	47.923.559	-4.588.117
1933	44.916.685	43.212.165	803.667
1934	48.639.085	43.726.362	4.912.722
1935	51.342.703	45.326.372	6.016.330
1936	56.765.127	47.393.458	9.371.668
1937	56.805.216	49.233.719	7.571.406
1938	86.407.093	69.353.973	17.053.119
1939	92.304.523	75.640.869	16.663.667
1940	98.141.428	79.928.710	18.212.717

Fuente: adaptado de Raúl Scalabrini Ortiz, *Historia de los* ferrocarriles argentinos (Devenir, Buenos Aires, 1958) p. 343.

Cuadro 5.12. Rieles de acero importados por la Argentina (en toneladas métricas)

País de origen	1928	1929	1930*
Inglaterra	111.979,3	198.121,5	
Bélgica	22.988,2	20.110,5	
Francia	26.946,7	18.902,6	
Alemania	23.749,7	13.948,6	
Estados Unidos	4.003,3	4.472,2	
Países Bajos	199	1.094,6	
Luxemburgo	2.944,9	612,2	
Checoslovaquia	-	22.719	
Otros	22.179	-	
Total	192.646,6	259.483	100.223,9

* Al momento de prepararse el informe que es la fuente de este cuadro, la información referente a los países exportadores no se hallaba disponible.

Fuente: adaptado de Charles H. Ducoté, *The Iron and Steel Trade of Argentina* (Washington DC, 1931), p. 24.

Cuadro 5.13. Dividendos declarados por los "cuatro grandes" ferrocarriles de propiedad británica

Año	Sud	Oeste	Central Argentino	FBAP
1928-1929	8%	7%	7%	7%
1929-1930	6%	5%	5%	7%
1930-1931	1%	Nulo	1%	Nulo
1931-1940	Nulo	Nulo	Nulo	Nulo

Fuente: Raúl García Heras, "Hostage private companies under restraint: British railways and transport coordination in Argentina during the 1930s", *JLAS* (vol. 19), p. 46.

Cuadro 5.14. Carga transportada y ganancias netas de los "cuatro grandes"

Año	Tráfico (millones ton)	Ganancias netas (millones de pesos)
1927-1928	33,2	150,9
1928-1929	33,3	156,2
1929-1930	28,2	115,9
1930-1931	27,9	94,4
1931-1932	28,5	94,1
1932-1933	24,5	80,9
1933-1934	24,9	83,9
1934-1935	24,6	81,9
1935-1936	26,3	75,3
1936-1937	33,4	107,7
1937-1938	26,3	77,0
1938-1939	26,6	77,5
1939-1940	26,3	88,7

Fuente: Raúl García Heras, "Hostage private companies under restraint", p. 4.

Las Fuerzas Armadas

El Ejército

Dada la situación de astringencia económica por la que atravesaba el país, los gastos militares fueron reducidos durante el período 1931-1933, y en el Ejército solo se introdujeron ciertas modificaciones estructurales. En 1931 se reorganizó la Subdivisión de Comunicaciones y se creó la Dirección General de Comunicaciones. La construcción de la base aérea en Los Tamarindos, en Mendoza, finalizó en 1933 y fue guarnecida por los recientemente establecidos Segundo Grupo de Caza y Segundo Grupo de Observación. El agregado militar estadounidense en Santiago consideró que la construcción de esta base aérea militar era una medida de defensa contra Chile. Ese año la Dirección General de Arsenales reanudó la construcción de las fábricas militares de pólvora y explosivos en Villa María, y munición de infantería en San Lorenzo. Más importante aún, para proteger la vasta e indefensa región patagónica durante 1932 fueron establecidos dos destacamentos militares. En septiembre de ese mismo año, la larga disputa entre Bolivia y Paraguay sobre el Chaco estalló en una guerra a gran escala. Para evitar que los ejércitos de beligerantes y de desertores cruzaran a su territorio, el gobierno argentino creó una formación especial compuesta por unidades de caballería, artillería y aviación apoyadas por buques de guerra, denominada Destacamento Mixto Formosa, en Lomitas.[46]

Según un reporte del agregado militar americano:

> El estado del equipo del Ejército había ido mejorando constantemente desde que la Ley de Armamento de 1926 aprobó una inversión de 100 millones de pesos oro. La Argentina estaba reemplazando gradualmente su material de artillería. El Ejército había adquirido un número sustancial de

baterías de la casa Schneider y dos baterías de cañones antiaéreos Skoda de 76,5 mm con modernos equipos de control de tiro, del mismo tipo empleado por el Ejército de Estados Unidos. Todas las armas de infantería, incluso los fusiles-ametralladoras y las ametralladoras, son reparadas en arsenales locales y están en buenas condiciones. Todos los equipos de comunicaciones existentes, tanto los de teléfono como los de radio, han sido reemplazados por modelos Telefunken construidos bajo licencia en arsenales del Ejército. Además, el Ejército ha comenzado a fabricar su propio equipo de comunicaciones, incluso cables, carretes y carros. Todo el material sanitario y hospitalario fue reemplazado por instrumentos de fabricación alemana. Los equipos para el arma de ingeniería junto con los derechos de fabricación fueron adquiridos en Italia. El agregado militar de Estados Unidos calificó al Ejército Argentino como muy superior a otros ejércitos sudamericanos, incluyendo los de Brasil y Chile.[47]

A mediados de la década de 1930, la situación financiera había mejorado, aunque las asignaciones anuales destinadas a la defensa estaban lejos de ser lo que el Estado Mayor consideraba adecuado. Sin embargo, se instituyeron importantes reformas estructurales. La oficina del intendente general fue creada para supervisar y resolver los problemas de suministro del Ejército durante la paz y la guerra. Los regimientos de caballería se agruparon en unidades operativas y la aviación militar fue reorganizada. El 12 de julio de 1936 la Dirección General de Aeronáutica se convirtió en el Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército, que tenía bajo su dependencia la Primera División Aérea, que comprendía cinco regimientos aéreos mixtos. El regimiento aéreo 1 en El Palomar incluía al primer grupo de caza y al primer grupo de observación. El regimiento 2 en Paraná estaba integrado por los grupos 2 de observación y el primer grupo de bombardeo. El

Regimiento 3 en Los Tamarindos, Mendoza, encuadraba al segundo grupo de caza y al primer grupo de bombardeo. Además, se proyectaba la futura creación del regimiento aéreo 4 en San Rafael, Mendoza, pero enviado a Villa Mercedes, San Luis, mientras que el 5 originalmente estaba destinado a Comodoro Rivadavia pero ulteriormente permaneció en El Palomar. En 1937, la Escuela Militar de Aviación fue trasladada a Córdoba a una nueva base aérea adyacente a la Fábrica Militar de Aviones.[48]

Por un decreto presidencial especial del 14 de octubre de 1936, se estableció la Sexta División de Infantería. La clase de conscriptos de 1936 fue incrementada en 3.000 reclutas para proporcionar personal para la nueva división. La porción oriental de la provincia de Buenos Aires, excluyendo la Capital Federal se convirtió en la segunda región, guarnecida por la Segunda División. La porción occidental, junto con las provincias de La Pampa, Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, formaron la región patagónica, asignada a la Sexta División. Provisionalmente, la nueva división estaba compuesta por los regimientos de infantería 5, 8 y 10; el sexto de artillería montada y la sexta brigada de ingenieros.[49]

Las últimas maniobras del Ejército Argentino se llevaron a cabo en 1927, por lo que el gobierno autorizó las maniobras del Ejército principal programadas para octubre de 1936 en las provincias de Córdoba y San Luis. Esas maniobras tenían un doble propósito: familiarizar a los oficiales superiores en el manejo de grandes cuerpos de hombres y demostrar las capacidades de la infantería motorizada. En consecuencia, se organizó un batallón

motorizado con oficiales y hombres de la Escuela de Infantería. El batallón motorizado incluía secciones de personal y comunicaciones. Estaba equipado con 10 coches comando, 16 motocicletas para fines de enlace, 30 camiones y una sección de artillería motorizada, equipada con cañones Krupp 75 mm modelo 1909 de campaña, sobre afustes equipados con neumáticos que permitían a los camiones tractores remolcarlos a una velocidad de 50 kilómetros por hora. Dado que estas maniobras estaban programadas para celebrarse durante los días 23 y 29 de octubre, la concentración inicial de las tropas involucradas comenzó el 15 de ese mes. Todas las tropas, excepto las que normalmente tenían su sede en Córdoba, eran transportadas por ferrocarril a la zona de maniobra. El área seleccionada era una franja de tierra de 120 por 40 kilómetros. Esa zona del país era árida debido a la falta de lluvia y suministro de agua. Los caminos eran pocos y no pavimentados, y había muchos lechos de ríos secos. El terreno, por otra parte, era amplio y ondulante. El área seleccionada era ideal para la caballería y las fuerzas motorizadas durante la estación seca. La falta de árboles y vegetación la convirtió en una zona perfecta para la observación aérea. Un total de 1.123 oficiales, 20.000 tropas, 10.186 caballos, 1.200 vehículos y 65 aviones fueron desplegados para estas maniobras. El plan operativo contemplaba una guerra entre dos naciones rivales que compartían una frontera común determinada por una línea imaginaria que bisecaba la provincia de Córdoba en dos. Estas naciones imaginarias fueron designadas Tierra del Este y Tierra del Oeste y eran representadas por fuerzas opuestas conocidas respectivamente

como azules y colorados. A pesar de varios días de marcha en densas nubes de polvo e intensas lluvias, las tropas en conjunto parecían estar en buen estado físico, bien disciplinadas, y la caballería bien montada. La mayor parte de la artillería era hipomóvil, equipada con material Krupp de campaña de preguerra, si bien la artillería mediana contaba con cañones Schneider de 105 mm entregados recientemente. La brigada de artillería mediana estaba equipada con estaciones inalámbricas terrestres para comunicarse con los aviones. El 27 de octubre, las fuerzas azules establecieron contacto con el enemigo y comprobaron su avance. El batallón motorizado, asignado a las fuerzas rojas, efectuó un rodeo y lanzó un ataque sorpresa, destruyendo el 75% del equipo de un regimiento de infantería y el 50% de las tropas de un grupo de artillería. La capacidad de aparecer donde menos se esperaba y propinar golpes devastadores a sus oponentes demostrados por la unidad motorizada le valió el apodo "batallón fantasma". El agregado militar estadounidense señaló que las tropas argentinas eran excelentes, bien entrenadas y disciplinadas. En resumen, él tuvo la impresión de que el Ejército Argentino estaba mejor entrenado y conducido que el brasileño unos años antes, cuando servía como agregado militar en Brasil. El informe concluyó señalando que los oficiales y tropas del Ejército Argentino estaban mejor educados, eran más alertas y de una mejor clase.[50]

Al comparar las capacidades militares de la Argentina con las de su propio país, el Estado Mayor brasileño era dolorosamente consciente de la diferencia abismal. Un estudio del Estado Ma-

yor brasileño en 1929 reveló ese contraste inquietante. El Ejército Argentino se fundamentaba en diez divisiones activas y de reserva, mientras que el brasileño tenía solo dos divisiones activas y una de reserva. Además, expertos militares brasileños calculaban que la Argentina podría movilizar a 375.000 hombres y tenerlos en campaña semanas antes de que Brasil lograra movilizar a 136.000. Como si esto fuera poco, el Ejército Argentino poseía 522 cañones de tiro rápido y 510 de tiro lento, mientras que Brasil tenía 176 y 156 respectivamente. La disparidad en el poder naval era casi tan grande como la existente entre las fuerzas terrestres.[51]

Al mismo tiempo, observadores extranjeros que evaluaban las capacidades militares brasileñas eran igualmente críticos. En 1922, el general Maurice Gustave Gamelin, miembro del Estado Mayor francés durante la Primera Guerra Mundial y un distinguido oficial que encabezaba la misión militar francesa a Brasil, interrumpió las maniobras del ejército en Río Grande do Sul debido a la "desorientación extrema" de las diversas unidades involucradas, que debido a la ineficiencia de sus comandantes en la lectura de mapas y el uso de la brújula se extraviaban frecuentemente. En un informe confidencial posterior dirigido al Estado Mayor de Brasil, Gamelin concluyó que el poderío militar de La Argentina era cuatro veces superior al de Brasil, advirtiendo que en la estratégica zona de Río Grande do Sul, que limitaba con la Argentina, Paraguay y Uruguay, Brasil se hallaba en una condición de inferioridad flagrante frente a la Argentina.[52]

Bajo el gobierno de Alvear se asignaron 9,5 millones de pesos oro para la modernización de los acorazados *Moreno* y *Rivadavia* en astilleros estadounidenses durante 1925-1926. Ambos buques fueron equipados con los últimos sistemas de control de incendios, artillería antiaérea y ametralladoras. Además, estos buques fueron modificados para utilizar petróleo como combustible. Los cuatro destructores de fabricación alemana recibidos en 1911-1912 recibieron nuevas piezas antiaéreas y sus quemadores y tanques de combustible modificados en el Arsenal Naval en Río Santiago, reemplazando al carbón importado por petróleo de Comodoro Rivadavia. En 1926, el gobierno presentó un proyecto de ley ante el Congreso solicitando un plan de diez años para reemplazar el material naval existente. El programa naval aprobado por el Congreso el 5 de octubre de 1926 implicaba una inversión de 75 millones de pesos oro durante el período 1926-1936 Las unidades bajo este proyecto comprendían tres cruceros ligeros para reemplazar al tonelaje obsoleto, seis grandes destructores, seis submarinos, un buque tender de aviones y tres buques hidrográficos o planeros. Además, preveía la ampliación de las instalaciones existentes en el astillero en el Río de la Plata y Puerto Belgrano, así como la construcción de nuevas bases navales en Mar del Plata y en las cercanías de Bahía Blanca. En consecuencia, en mayo de 1927, la Armada celebró un contrato con los astilleros de Orlando en Italia para la construcción de dos cruceros pesados que serían el *Almirante Brown* y el *25 de Mayo*.

También se ordenaron cinco grandes destructores, en esos tiempos clasificados como líderes de flotilla, dos de astilleros españoles y tres de astilleros británicos. Se formalizó una orden de tres submarinos con el astillero Franco Tossi, en Italia.[53]

Para reemplazar a los rastreadores alemanes adquiridos en 1922, el 5 de abril de 1934, por primera vez en desde 1826, el gobierno ordenó una serie de nueve rastreadores en astilleros del país. Un contrato para dos de estas unidades fue adjudicado al Astillero Sánchez, dos adicionales fueron ordenados al Astillero Hansen y Puccini, mientras que las cinco unidades restantes se construirían en el Arsenal Naval en la Base Naval de Río Santiago. A principios de 1935 se pidieron propuestas a los principales astilleros del mundo. El 18 de septiembre de ese año se adjudicó un contrato con los astilleros ingleses Vickers-Armstrong para la construcción de un crucero ligero que también serviría como buque escuela para la instrucción de cadetes. En 1936, después de una licitación internacional, se firmaron contratos con Vickers Armstrong, Cammell Laird y John Brown & Co. para la construcción de siete cruceros de la clase Greyhound.[54]

El 31 de julio de 1936, un decreto presidencial estableció la Dirección General de Defensa de Costas para dar a la Aviación Naval y la Infantería de Marina una estructura proporcional a las adoptadas por las principales marinas del mundo. Por lo tanto, se estableció la Dirección General de Aviación Naval y la División General de Defensa de Costas. El Cuerpo de Artillería de Costas, que abarcaba todas las unidades marinas existentes, fue distribuido entre los principales buques de la flota y bases navales. Du-

rante 1937 se constituyó un regimiento de infantería, así como cuatro batallones y dos compañías independientes de infantería marina.[55]

El Servicio de Aviación Naval, establecido en 1916, incorporó veintiséis aviones durante 1931-1933, incluyendo suficientes Vought V.65F Corsairs para equipar un escuadrón de reconocimiento, así como transportes y aviones de escuela. La situación financiera de la nación desde 1935 permitió la adquisición de materiales imprescindibles para el Servicio de Aviación Naval. El proyecto de ley 12.551 facilitó fondos que permitieron la incorporación de 97 aviones, que incluían bombarderos bimotores Glenn Martin 139, bombardeos en picada Vought V.142A, hidroaviones Consolidated P2Y-3A, Grumman G-15, G-20 y Supermarine Walrus, así como una serie de aviones de transporte, entrenamiento y enlace. Además, los Talleres Navales de la Base Aérea Naval de Punta Indio construyeron 43 aviones de escuela Keystone Pelican y Curtiss CW-16E.[56]

Un informe de combate confidencial preparado por el agregado naval de Estados Unidos en 1937 clasificó a la Armada Argentina en primer lugar entre todas las marinas latinoamericanas. El entrenamiento elemental estaba bien hecho, y el estado de disciplina era uniformemente bueno. Los oficiales eran activos, trabajadores, inteligentes y bien informados, pero no tenían experiencia en tácticas y evolución de acuerdo con los niveles establecidos en la Marina de Estados Unidos. Esta condición fue subsanada al establecerse la Escuela de Guerra Naval, un colegio de guerra similar al de Estados Unidos en 1934. La facultad in-

cluía en su plantel docente a tres oficiales de la Marina de Estados Unidos. Además, con frecuencia algunos oficiales eran enviados a países extranjeros para cuestiones técnicas. Las maniobras generales de la flota fueron realizadas durante agosto-septiembre de 1936 por 10 buques de guerra y 5.000 oficiales y personal subalterno que procedieron a través del cabo de Hornos a puertos chilenos y peruanos. Los acorazados *Moreno* y *Rivadavia* visitaron puertos europeos durante el año y el destructor *Tucumán* estuvo estacionado en aguas españolas durante la mayor parte de 1937. Los oficiales administraron y navegaron bien sus buques, y llevaron a cabo una organización bien disciplinada, orgullosa y contenta. El personal subalterno estaba compuesto por hombres patrióticos, trabajadores y completamente instruidos. El personal de aviación naval era igualmente activo, minucioso y trabajador. Varios pilotos y la mayoría de los instructores habían sido enviados a la Escuela de Entrenamiento Naval de Estados Unidos en Pensacola, Florida.[57]

El Congreso bajo la Concordancia

Las elecciones presidenciales de 1931 dieron a la Concordancia, la coalición gobernante, una cómoda mayoría en ambas cámaras del Congreso. De los treinta escaños en el Senado, la oposición solo había asegurado seis, dos para el Partido Demócrata Progresista de Santa Fe, dos para los socialistas y dos para la UCR. En la Cámara de Diputados, la Concordancia gozaba de mayoría

absoluta. De los 158 escaños, los conservadores ganaron 63, los radicales antipersonalistas 17 y los socialistas independientes 11. La oposición se redujo a 57 escaños, de los cuales 43 eran socialistas y 14 demócratas progresistas. A pesar de esta composición desequilibrada, el Congreso operó normalmente y sin trabas durante el gobierno de Justo y cumplió su mandato, trabajando con el presidente y el Senado para aprobar leyes, dar forma y propósito a la política exterior de la nación y decidir la forma de asignar recursos del presupuesto. Durante 1932, el Congreso de 1932 aprobó 106 leyes y 152 durante 1933, pero los años 1934-1935 fueron aún más productivos. Un total de 459 leyes fueron sancionadas sobre una amplia variedad de cuestiones, que afectaban a la clase trabajadora, la economía y las obras públicas. Sin embargo, esto no impidió que los legisladores de la oposición, fuera por convicción sincera o simplemente por mera política partidista, iniciaran interpelaciones en el seno del Congreso sobre cuestiones reales e imaginarias. A su vez, el gobierno no rehuyó estas interpelaciones, sino que las enfrentó.[58]

El debate sobre la carne

Sin duda, la más sensacional de estas interpelaciones tuvo lugar en el Senado cuando Lisandro de la Torre denunció el comercio de carne como escándalo nacional. Hijo de un comerciante que hizo su fortuna como estanciero, y él mismo estanciero, De la Torre es considerado por algunos como un defensor de

la independencia económica y por otros simplemente como un buscapleitos.[59]

El pacto Roca-Runciman había dado a los frigoríficos americanos e ingleses un monopolio virtual al mercado británico ya que el acuerdo ciertamente favorecía a los frigoríficos pero, en medio de la depresión, un informe del Ministerio de Agricultura demostró claramente que los estancieros experimentaban dificultades, como se ve en el cuadro 5.15. Por lo tanto, el Senado decidió investigar el tema y designó una comisión encabezada por el senador Laureano Landaburu que incluía a Lisandro de la Torre entre sus miembros. La cría de ganado se dividía en dos categorías principales: una era la cría real de ganado hasta la edad de ocho-diez meses; la otra la constituían los invernadores, quienes mantenían y engordaban al ganado hasta que estuviera listo para la venta.[60]

Los frigoríficos se dedicaban a fijar precios. Inundaron el mercado con productos de carne de cerdo para excluir a los competidores del negocio y mantenían libros de contabilidad sospechosos. Para proteger a los estancieros de las tácticas abusivas del pool de los frigoríficos, la SRA encabezó una campaña para lograr nueva legislación que regularía el comercio de la carne. Con el fin de proteger la producción ganadera durante diciembre de 1931 y mayo de 1932, la Sociedad Rural elaboró un plan que propuso: 1) el establecimiento de una comisión para controlar el comercio de la carne; 2) la cooperación con Brasil y Uruguay para la inspección y el control del comercio exterior, y 3) la intervención directa de los ganaderos en el mercado interno me-

diante la conversión del Frigorífico Municipal de Rosario en una empresa mixta sostenida por el gobierno y los ganaderos locales. En mayo de 1932 el gobierno designó a la Comisión Nacional de Carnes, la cual estableció el 17 de octubre de 1933 la Junta Nacional de Carnes y la Corporación Argentina de Productores (CAP).[61]

Cuadro 5.15. Ganancias obtenidas, 1929-1936

Año	Estancias	Frigoríficos
1929	849	108
1930	49	1.363
1931	229	1.313
1932	37	1.222
1933	15	1.146
1934	19	1.422
1935	35	575
1936	36	722

Fuente: Ysabel F. Rennie, *The Argentine Republic* (The Macmillan Company, Nueva York, 1945) p. 252.

En 1931, el ministro de Agricultura Beccar Varela presentó un proyecto de ley promulgado como ley 11.266 que habilitaba a inspectores gubernamentales revisar las prácticas de contabilidad empleadas por los frigoríficos. Pero cuando Antonio de Tomaso,

su sucesor en el Ministerio, intentó hacer cumplir esa ley, los frigoríficos se resistieron al examen de sus libros de contabilidad argumentando la inconstitucionalidad de la ley, por lo que sin base legal el Ministerio suspendió nuevas inspecciones. Ahora bien, el derecho a la revisión judicial de los actos de los órganos legislativos y administrativos que afectan a los derechos constitucionales o de propiedad es axiomático, pero el destino intervendría a favor el gobierno en noviembre de 1934. Una búsqueda en las bodegas del vapor de la Blue Line *Norman Star* reveló que una serie de cajas etiquetadas como carne de res envasada en realidad contenían libros de contabilidad pertenecientes al frigorífico Anglo, propiedad de los hermanos Vesty. Al ser incautados los libros, demostraron lo que todos sospechaban. Los frigoríficos mantenían dos libros, uno para sus propios fines y el otro para el gobierno. El asunto atrajo la atención de toda la nación y brindó el escenario en el que De la Torre expondría las prácticas empleadas por los frigoríficos *urbi et orbi*.[62]

En junio de 1935, De la Torre inició un debate sobre la carne que echó sal sobre las heridas causadas por el pacto Roca-Runciman, un tratado cuyos efectos fueron muy exagerados y distorsionados por la oposición por razones políticas. Pero también surgieron voces de cordura y sentido común para defender el pacto. La UIA, que atacó inicialmente el acuerdo, luego revirtió su postura y afirmó que la industria por sí sola había salvado a la Argentina de la depresión creando empleos para los desocupados. La Federación Agraria aprobó abiertamente el tratado Roca-Runciman porque incluía una promesa británica de no au-

mentar los aranceles sobre el trigo. El Plan Nacional de Recuperación había sido un éxito y fue bien recibido a nivel nacional; además, el Banco Central que De la Torre tan ácidamente había vituperado, había restaurado la tranquilidad y la estabilidad a la economía argentina que logró surgir de la depresión en 1935. Pero en tiempos de caída de los precios y disturbios en el país, había un público prefabricado dispuesto a escuchar a cualquier agitador, a cualquier demagogo que empleara retórica nacionalista y avivara las llamas del antiimperialismo. La oposición política al nuevo ministro de Agricultura Luis Duhau, y su asesor Raúl Prebisch se incrementó cuando De la Torre acusó que el comercio de carne vacuna era manipulado por una siniestra conspiración entre los ganaderos miembros de la SRA y sus aliados estadounidenses y británicos en los frigoríficos, los buques refrigerados y los corrales, el suyo inclusive. Los principales culpables eran los frigoríficos, por lo que De la Torre exigió una investigación por parte del Congreso.[63]

La Comisión del Senado argumentó que la carne de vacuno argentina era de más alta calidad que el producto australiano y que por lo tanto se cotizaba a precios superiores. Pero la carne vacuna de ese nivel en Australia era consumida por el mercado interior, donde lograba precios más altos, que la carne de menor calidad vendida en la Argentina. De La Torre se había equivocado, pero era como un perro sobre su presa que no quería, o no podía, soltar y continuó sin descanso. Prebisch era asesor de Duhau, y Pinedo y De la Torre lo atacaban día tras día. El 14 de septiembre Prebisch preparó el texto de una carta para Duhau en

respuesta a los cargos formulados por el senador. El texto acusaba a De la Torre de abusar de sus viejos amigos en todo el espectro político, mientras que demostraba que el senador distaba de ser la víctima inocente que pretendía.[64]

En realidad, el debate iniciado por De la Torre no era simplemente un ataque contra los frigoríficos, sino más bien contra el gobierno de Justo. El gobierno, afirmó, había colaborado con intereses extranjeros a expensas del ganadero argentino y deshonró a los frigoríficos (argentinos) y a los ganaderos. Un enfoque bastante cínico para ser tomado en cuenta, ya que el mismo De la Torre era ganadero, expresidente de la Sociedad Rural de Rosario y portavoz de los pares de su provincia. Sin embargo, también había un elemento personal en estos ataques. Aunque al comenzar su discurso el senador negó tener aversión personal alguna hacia Duhau, a quien afirmó haber conocido recién, De la Torre lo acusó de haber recibido consistentemente precios más altos por el ganado que vendía a Swift & Co. y de ser un miembro del gabinete que ahora defraudaba a los demás ganaderos. El frigorífico había pagado demasiado alto a Duhau. También criticó al ministro por no otorgar el 11% restante asignado a la Argentina por el pacto Roca-Runciman a los frigoríficos Gualeguaychú y Grondona Co., dos empresas empacadoras de Entre Ríos. En su lugar, fue asignado a Sansinena y Smithfield, miembros del pool de los frigoríficos. Duhau explicó que su producto inferior afectaría el prestigio que había merecido la carne argentina. Por su parte, De la Torre protestó, defendiendo la calidad de la carne argentina. Muchos opositores al tratado Roca-Run-

ciman poseían estancias en las provincias litoraleñas de Entre Ríos, Corrientes y Santa Fe, áreas que producían una carne de vacuno de menor calidad y estaban de acuerdo con él. Pero cualquier maestra de escuela primaria podría haberle dicho a De la Torre que Duhau tenía toda la razón. Durante un reciente viaje a la Argentina mi esposa y yo cenamos en un restaurante en Paraná. Después de tomar nuestra orden, el mozo sonrió apologéticamente y nos dijo: "No encontrarán nuestra carne tan tierna como la que sirven en Buenos Aires". Escuchamos comentarios similares de mozos de restaurante en Córdoba, en Rosario del Tala y en Santa Fe.

Duhau negó haber recibido precios más altos por su ganado y ofreció sus libros de contabilidad para la inspección del Senado. Además, señaló que De la Torre solo había indicado el 12% de sus ventas totales en 1934-1935 y simplemente ignoraba que él mismo había sido estafado tanto como cualquier otro ganadero. Pero, lo que es más importante, la abrumadora mayoría de esas ventas ocurrieron antes de convertirse en miembro del gabinete, y produjo cifras para respaldar sus argumentos. Además, para subrayar su rectitud citó su preocupación de larga data por los frigoríficos y sus prácticas. Como presidente de la SRA dirigió la publicación de *El Pool de los Frigoríficos*. Como diputado votó a favor de la Ley de Carne y como ministro de Agricultura puso en vigor esa ley. Volviendo al estilo de De la Torre, una vez desprovisto de toda retórica, fue destructivo, violento, desconsiderado y plagado de hechos imprecisos o dudosos, citas erróneas y expresiones maliciosas.[65] De la Torre denunció la complicidad gu-

bernamental con los frigoríficos en los impuestos impagos. Estas fueron respondidas por Federico Pinedo, el joven y brillante ministro de Finanzas, quien neutralizó los intentos de De la Torre de desacreditar al gobierno. Pinedo le recordó al senador que el gobierno había promulgado una ley de impuestos sobre la renta en 1932. Además, que uno de los frigoríficos que infringió esa ley había sido multado con 250.000 pesos. El debate llegó a un trágico final el 23 de junio. Después de que Pinedo y De la Torre intercambiaran insultos, llamándose mentirosos y cobardes, cuando Pinedo consideró el debate una "farsa histriónica", De la Torre se levantó de su asiento y se dirigió hacia Duhau. Este se levantó y empujó al senador, quien cayó al suelo. De repente, uno de los espectadores disparó una pistola varias veces, aparentemente dirigidos contra De la Torre pero que fueron recibidos por el senador Enzo Bordabehere, quien resultó gravemente herido y murió más tarde. La policía aprehendió a Ramón Valdez Cora, un ardiente demócrata nacional y, según algunos, conocido de Duhau. Valdez Cora confesó haber cometido el crimen.[66]

Según un panfleto de Osvaldo Aguirre titulado "Homenaje a Bordabehere", el senador nació en Montevideo el 25 de septiembre de 1889 y residía en Rosario desde la infancia. Era notario público y abogado, de "profunda sinceridad de espíritu". Una biografía bastante incompleta e inexacta en el mejor de los casos. Bordabehere era un hombre corpulento de temperamento violento, alguna vez considerado la esperanza de José Battle y Ordóñez, líder del Partido Colorado. Al salir de un restaurante en Montevideo, un ciego inadvertidamente se topó con Bordabe-

here y lo derribó. Enojado, Bordabehere golpeó al ciego con tanta fuerza que lo mató. Este incidente puso fin a su carrera política en Uruguay, por lo que cruzó el río y se estableció en la Argentina. Battle y Ordóñez lo recomendó a De la Torre, y Bordabehere reanudó su carrera política en las costas argentinas. Sin embargo, a juzgar por sus intervenciones en el Congreso, su nivel intelectual era bastante limitado, algo confirmado más tarde por otros miembros del partido. El propio Bordabehere admitió su carácter netamente combativo. Esto corroboró lo que muchos opositores tanto del gobierno como de De la Torre sospechaban: que Bordabehere era un matón que actuaba como guardaespaldas de De la Torre. Cuando ocurrió el altercado entre De la Torre y Duhau, Bordabehere reaccionó violentamente y caminó hacia Duhau para golpearlo. Según el difunto Emilio Hardoy, líder del Partido Conservador que presenció el trágico episodio, Bordabehere extrajo una pistola, pero Valdez Cora disparó primero.[67]

A esta altura, De la Torre dio fin unilateralmente al debate y emergió de la Cámara con aire triunfal, ya que evidentemente fue el vencedor de la guerra de relaciones públicas. Sin embargo, su credibilidad se vio seriamente socavada por estas polémicas y por los graves errores que de hecho Pinedo pronto logró tornar a su favor. Anteriormente había lanzado vitriólicos ataques contra la creación del Banco Central, pero se sospechaba que estaba comprometido financieramente en el atribulado sector bancario. Finalmente el senador tuvo que apoyar la creación del Instituto para la Liquidación de Inversiones Bancarias. Lisandro de

la Torre se encontraba en una situación económica difícil. Sus deudas estaban aumentando. Años consecutivos de sequía habían devastado sus campos, diversas enfermedades habían diezmado sus rebaños y, como si esto fuera poco, su socio lo estafó. Abrumado y deprimido, el 5 de enero de 1939, en palabras de Ysabel Rennie, "el gran luchador que había perdido cada batalla tomó un revólver y disparó una bala sobre su pecho". Ninguno de los cargos que formuló han sido corroborados, pero en la mitología popular la percepción de que De la Torre fue un defensor de los débiles llevado a la muerte por intereses creados, extranjeros y nacionales, se convirtió en una leyenda nacional.[68]

La interpelación del diputado Julio A. Noble
(26 de junio-19 de julio de 1935)

El Partido Demócrata Progresista se hallaba en medio de elecciones internas, por lo que, para hacer capital político, De la Torre no fue el único miembro de ese partido en promover una investigación, que en realidad era un ataque encubierto contra el gobierno. El 26 de junio de 1935 el diputado Julio A. Noble, miembro de ese partido, promovió una investigación del Congreso sobre el estado y la organización de la aviación militar, su eficiencia, sus materiales. Además, preguntó por qué, después de más de siete años de existencia, la Fábrica Militar de Aviones (FMA) no podía satisfacer las necesidades de la aviación nacional. Las implicaciones políticas eran bastante claras: el material y la

FMA se remontaban al gobierno Alvear, cuando Justo era ministro de Guerra.[69]

Para responder a las acusaciones de Noble, el ministro de Guerra, general Manuel Rodríguez, y el contraalmirante Eleazar Videla se presentaron, pero fue el primero quien llevó la peor parte de la investigación. Noble señalo que los Dewoitine eran clasificados como cazas en 1930 a pesar de que fueron eclipsados por máquinas más rápidas y eficientes. En cuanto a los bombarderos Breguet adquiridos en 1926, eran superados por tipos más rápidos y eficientes. Los bombarderos ligeros Breguet, agregó, "no serían aceptados por ningún comandante de escuadrón en Inglaterra, Francia o América". Sin embargo, Noble distorsionó los hechos. El bombardero ligero Breguet XIX fue uno de los aviones más exitosos de su tipo jamás producidos. Se fabricaron más de 4.000 unidades. Entró en servicio con dieciocho fuerzas aéreas, incluyendo la argentina. Estableció varios récords mundiales de velocidad y larga distancia y fue producido bajo licencia en España y Yugoslavia. Permaneció en servicio en la Armada de Aire francesa en la década de 1930 y voló en ambos lados durante la guerra civil española. En cuanto al caza Dewoitine D.21, en el momento de su creación era más rápido que otros cazas en servicio. El Dewoitine, sin duda alguna, impresionó favorablemente al mayor B. K. Yount, el agregado militar asistente Estados Unidos en París, quien reportó que "el avión es un monoplano, tipo caza, fabricado completamente de metal y equipado con un motor Hispano-Suiza 500 CV con una velocidad máxima de 267 kilómetros por hora. Se afirma que este avión es muy

maniobrable y excelente desde el punto de vista de las acrobacias". La FMA obtuvo una licencia para este caza y planeaba producir una serie de treinta aviones, pero cuando Hipólito Yrigoyen volvió a la presidencia en octubre de 1928 congeló los gastos militares. La FMA fue prácticamente cerrada y la producción del Dewoitine comenzó dos años más tarde, algo que Noble descuidó mencionar. Luego las críticas se dirigieron a los aviones diseñados en la FMA, a los que calificó de viejos, defectuosos y peligrosos de volar. Sin embargo, la evidencia probaba exactamente lo contrario. En octubre de 1933, la escuadrilla Sol de Mayo compuesta por aviones diseñados y construidos en la FMA completó un viaje de ida y vuelta entre la base aérea de El Palomar y Río de Janeiro, cubriendo una distancia de 4.650 kilómetros sin el menor percance o dificultad. Esta fue una forma muy auspiciosa de demostrar a la nación en su conjunto la eficiencia y el valor de la FMA. Un decreto ejecutivo del 18 de enero de 1934 facultó a la FMA para establecer una sección de transporte experimental conocida por la Sección Experimental de Transporte Aéreo (SETA). La aerolínea empleó un trío de Aé.T.1, el primer avión de transporte producido por la FMA, en una ruta que unía Córdoba y Buenos Aires. El nuevo diseño fue probado bajo las duras condiciones del invierno patagónico, donde vientos de 130-160 kilómetros por hora eran comunes. Además, el 16 de junio un avión de este tipo completó con éxito el viaje de ida y vuelta de 6.500 kilómetros entre Córdoba y Tierra del Fuego. El avión asignado a la ruta Córdoba-Buenos Aires voló un total de 44.610 kilómetros en tres meses sin incidentes de ningún tipo.

La Dirección General de Aeronáutica Civil juzgó los resultados altamente satisfactorios. Sin embargo, durante la investigación parlamentaria, el transporte Aé.T.1 fue objeto de críticas infundadas.[70]

Durante las décadas de 1920 y 1930, grandes progresos fueron hechos por la aviación mundial. Por lo tanto, no era de extrañar que aviones que fueron tecnología de punta en 1927 fueran simplemente obsoletos en 1935. La FMA adquirió licencias para producir nuevos tipos de aviones de combate, incluso el Dewoitine D.27. Pero por razones presupuestarias no se llevó a cabo producción alguna de estos modelos. La investigación no condujo a los resultados previstos por sus promotores. Los diseños de la FMA que Noble había criticado tan severamente permanecieron en servicio hasta 1945. Investigaciones posteriores revelaron que más del 90% de los accidentes fueron causados por un error del piloto. Un efecto positivo de la investigación fue conocido el 26 de septiembre, cuando el Congreso aprobó un proyecto de ley que proporcionó 22 millones de pesos para nuevos equipos de aviación para el Ejército y otros 20 millones de pesos para la Armada. Una vez finalizada la investigación, ambos oponentes declararon que estaban satisfechos con los resultados: Noble porque había disparado algunos dardos envenenados contra el gobierno y Rodríguez porque el Ejército ahora podría reequipar el arma de aviación.[71]

Otro escándalo que se imputó erróneamente al gobierno de Justo fue el caso de la concesión de la Compañía Argentina de Electricidad (CADE), una gran empresa que suministraba fluido

eléctrico a la ciudad de Buenos Aires. Aunque gobiernos anteriores elevaron quejas a la CADE por incumplimiento del contrato, el primero en tomar medidas fue el gobierno provisional. El 8 de septiembre, dos días después del golpe que derrocó a Yrigoyen, se nombró a José Guerrico intendente de Buenos Aires y se intervino la Oficina Técnica Fiscalizadora, que supervisó los contratos de concesión. Las relaciones entre el gobierno y la empresa mejoraron cuando Rómulo S. Naón y Mariano de Vedia y Mitre sucedieron a Guerrico como intendente. Sin embargo, en el seno del Concejo Deliberante había un consenso general acerca de que las empresas eléctricas eran culpables de incumplimiento contractual. La historia bastante compleja de esta firma había comenzado en 1899, cuando el intendente de Buenos Aires autorizó la transferencia de las concesiones otorgadas a dos empresas de origen alemán: la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad (CATE), con sede en Berlín. propiedad de la Deustsch Ueberseeische Elektricitäts Gesellschaft (DUEG). En 1903 CATE comenzó a adquirir sistemáticamente centrales eléctricas de empresas tales como la Compañía General de Electricidad y Tracción del Río de La Plata y la Compañía Primitiva de Gas y Electricidad de Buenos Aires, y en 1904 incorporó las instalaciones eléctricas de la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina, filial argentina de una firma londinense del mismo nombre. CATE vendió la empresa de tranvías El Metropolitano a la Anglo-Argentina, que a su vez dio a CATE el control de todas las centrales eléctricas que proveían servicio a los tranvías. La duración de los contratos de suministro de electricidad variaba, una expiraba en 1958 y la

otra en 1999. Sin embargo, otros contratos vencieron cuando la concesión otorgada a la Anglo-Argentina expirara en 1989. Anglo-Argentina y CATE habían establecido un monopolio virtual.[72]

Cuando Alemania solicitó un cese del fuego y concluyó un armisticio en noviembre de 1918, los accionistas germanos trataron de preservar su capital de las medidas de indemnización impuestas por los aliados. Para evitar la confiscación, vendieron sus acciones a una nueva empresa conocida como la Compañía Hispano-Argentina de Electricidad (CHADE). Esto dio a ciertos grupos financieros la oportunidad de adquirir empresas alemanas en el extranjero a precios de ganga. CHADE estuvo bajo el control de un grupo de financistas de diversos orígenes, fusionados en La Société Financière de Transports et d'Entreprises Industrielles (Sofina) con sede en Bruselas. La sede de CHADE se encontraba en Madrid y la administración, en Barcelona.[73]

A principios de 1933, la Comisión de Servicios Públicos del Concejo Deliberante, encabezada por Germinal Rodríguez, presentó una propuesta para fijar un límite máximo a las tarifas eléctricas cobradas por la CADE, a fin de seguir investigando la aplicación de dichas tarifas en el pasado con el fin de determinar en virtud de la cláusula "Progreso técnico" el costo real de la producción de electricidad. Esto implicaría a largo plazo una reducción de la tasa. El hecho se produjo en momentos en que la CADE planeaba expandir sus operaciones a la provincia de Buenos Aires. Inesperadamente, el 19 de octubre la mayoría de los miembros del Concejo presentaron una propuesta para crear una comisión de conciliación, mientras que los miembros de la oposi-

ción favorecían el proyecto original, que recomendaba la intervención de la policía para hacer valer sus demandas. En este punto, afirmando ser maltratada por el Concejo, la CADE elevó una protesta al presidente Justo, quien remitió el asunto a Pinedo, su ministro de Hacienda. Pinedo convocó a los miembros del Concejo Deliberante y dejó claro que el uso propuesto de las fuerzas policiales era una simple idiotez, ya que la empresa había asistido al gobierno a resolver sus problemas financieros mediante el préstamo de 7 millones de pesos cuando no podía obtener préstamos en otras partes. Por lo tanto, no fue de extrañar que el 25 de octubre de 1933 el Concejo Deliberante, con excepción de los miembros de los partidos Socialista y Demócrata Progresista, aprobó la creación de la comisión de conciliación.[74]

En 1935 Alvear decidió poner fin a la abstención de la UCR y el partido ganó las elecciones en la Capital Federal. La composición del Concejo Deliberante cambió. Los partidos de oposición se aseguraron una mayoría de veinticinco miembros, trece eran radicales y doce socialistas; mientras que la participación de la Concordancia se redujo a solo cuatro escaños. Como resultado, la actitud del Concejo cambió totalmente y comenzó a tratar favorablemente las propuestas de la CADE. Una vez que la UCR logró tener acceso al Concejo Deliberante, Alvear se involucró en las negociaciones y consideró su futura candidatura a la presidencia. Para asegurar su éxito, sintió que necesitaba la buena voluntad y el apoyo de firmas de capital extranjero como la CADE y la Compañía Ítalo Argentina de Electricidad (CIADE). Como resultado, los líderes radicales iniciaron negociaciones con Sofina. La primera

de estas propuestas incluyó la cancelación de la cláusula de reducción de tasas debido al progreso técnico, el ajuste de las tasas en respuesta al aumento en el precio de los combustibles y salarios de los trabajadores y, entre otras demandas, una extensión de la concesión por otros veinticinco años. La propuesta fue enviada a la Comisión de Servicios Públicos, donde los socialistas eran mayoría, por lo que fue rechazada. Sin embargo, los concejales que eran miembros de la Concordancia y del partido radical votaron a favor de la creación de una comisión especial de electricidad en la que los socialistas quedaron en minoría. El 6 de noviembre de 1936 los miembros radicales presentaron un proyecto propio que era esencialmente similar a la propuesta presentada anteriormente por la CADE. Los socialistas en el Concejo dimitieron en masa. No es de extrañar que el Concejo Deliberante haya acordado prorrogar la concesión hasta 1971. Cuando la concesión expirara, la ciudad estaría obligada a comprar todos los edificios, propiedades e instalaciones de la empresa. La prensa mencionó abiertamente las cantidades que los concejales habían recibido por sus votos, sumas que según el diario socialista *La Vanguardia* variaban de 60.000 a 120.000 pesos cada uno. Los fondos permitieron a Alvear financiar su campaña en la UCR y comprar un nuevo edificio para su sede. Justo no tuvo absolutamente nada que ver con el escándalo, el estigma y el oprobio suscitados por este sórdido negociado. Alvear y la UCR fueron sobornados por Sofina. Cuando se enteró de la votación, Justo murmuró amargamente: "Los radicales han sido el único partido que han ido a la coima desde la oposición".[75]

La CHADE sobornó a los radicales y los radicales aceptaron el dinero, pero el oprobio recayó injustamente sobre Justo y su gobierno. En consecuencia, otra leyenda fue inculcada en la mentalidad popular. El diccionario define una leyenda como algo popularmente considerado como un hecho histórico, aunque no verificable.

Coordinación de transporte

El sistema de tranvías facilitó el crecimiento de la ciudad de Buenos Aires y la expansión de sus zonas suburbanas. En 1868 la asamblea provincial sancionó una ley que daba la aprobación a las empresas que habían presentado planes y horarios de tarifas para operar líneas de tranvía. Las dos primeras líneas, de propiedad de Federico Lacroze y Méndez, se abrieron para el servicio a finales de 1870. La Municipalidad adoptó medidas para regular el funcionamiento de las líneas de tranvías a caballo y fijó la velocidad máxima en 9 kilómetros por hora. Las primeras compañías de tranvías proporcionaron transporte entre las tres principales terminales y servicios ferroviarios paralelos a poblaciones cercanas, como la Boca, Barracas, Flores y Belgrano, y cruzaron el centro de la ciudad con una red de líneas de tranvía de norte a sur y de este a oeste.[76]

Al final de la década, los porteños, orgullosos, se jactaban de que con 160 kilómetros de vías Buenos Aires era la "capital mundial del tranvía". En las etapas iniciales, el capital local financió la mayor parte de la construcción de nuevas vías de tranvías.

El sistema, bien desarrollado, promovió un marcado aumento en la densidad de población más allá del centro de la ciudad durante 1890. La introducción de la electricidad en el sistema permitió a los tranvías alcanzar velocidades de 19-21 kilómetros por hora, en áreas escasamente pobladas. En el centro de la ciudad, el límite de velocidad se estableció en 12 kilómetros por hora, que era dos o tres veces la velocidad de los tranvías a caballo. La electricidad también convirtió al tranvía en un medio de transporte más accesible para los trabajadores de la ciudad, eso les permitió mudarse a los suburbios y obtener viviendas más baratas. La electrificación facilitó la población de áreas suburbanas. Nuevos edificios surgieron en un área de cuatro a ocho cuadras en ambos lados de las vías, ya que se extendían hasta los límites de la Capital Federal. En 1930 la red de vías tranviarias llegaba ya a 851 kilómetros.[77]

Como medio de transporte urbano y suburbano, el tranvía reinó supremo hasta la llegada del transporte de motor. Las primeras compañías de autobuses comenzaron a operar en 1922, y en 1924 Buenos Aires tenía dieciséis líneas, mientras que otras dieciséis habían solicitado permisos para operar. En ese momento, los tranvías promediaban un cuarto de siglo de antigüedad. Eran incómodos, ruidosos y lentos. Un viaje desde el centro de Buenos Aires a Belgrano demoraba una hora. En septiembre de 1928, un taxista emprendedor puso un letrero que decía "colectivo" en la ventana de su coche; cobraba 10 centavos por cabeza y colmaba su vehículo de pasajeros.[78]

Los colectivos se convirtieron en una institución. Carrocerías especiales que podían transportar doce personas fueron montadas a bordo de chasis de camiones de 1,5 tonelada. Las líneas surgieron por toda la ciudad. Las personas de clase trabajadora que vivían en viviendas del centro y dependían de los lentos y pesados tranvías comenzaron a trasladarse a las áreas distantes, como Pompeya, Parque Patricios y Villa Soldati. Los rápidos microbuses cubrían en diez minutos rutas que los tranvías demoraban media hora en recorrer. En respuesta a la demanda de repuestos y mantenimiento que requerían los colectivos, la ciudad pronto se colmó de gomerías y talleres de reparación de carrocerías y motores. La industria comenzó a establecerse en la zona, incluyendo La Vascongada, una de las lecherías más grandes del país. En 1934, el grupo Bunge & Born mudó Envases Centenera a Nueva Pompeya. Envases Centenera era una filial que producía envases enlatados en su planta de Barracas.

Para enfrentar la creciente competencia de ómnibus y colectivos, la Anglo solicitó permiso a la Municipalidad de Buenos Aires para iniciar servicios de autobús en 1926. El municipio otorgó una concesión para operar servicios de autobús gratuitos en algunos de los barrios occidentales de la ciudad. Las carrocerías eran fabricadas por una subsidiaria conocida como CATITA (Compañía de Talleres de Transportes y Afines), que también producía carrocerías para tranvías, que se montaban sobre chasis importados. En 1927 la compañía obtuvo otra concesión para operar líneas de autobuses en Avellaneda, una ciudad industrial de la provincia. Para entonces, la Anglo también había desarrollado rutas

de autobús a Sarandí, un suburbio industrial de Avellaneda. A mediados de 1929, las líneas subsidiarias servían a zonas remotas del centro, como Belgrano, Villa Devoto, Colegiales, Chacarita, Flores, Liniers, Parque Avellaneda y Pompeya.[79]

Los efectos combinados de la depresión mundial y la competencia sostenida del transporte de motor fueron devastadores para la Anglo-Argentina. Mientras que el número total de pasajeros en Buenos Aires aumentó de 890,4 millones en 1926 a 1.122,7 millones en 1934, la participación de la Anglo en total quedó reducida a prácticamente la mitad de los niveles alcanzados antes del *crash* bursátil en Wall Street en 1929, como se puede ver en el cuadro 5.14. El gobierno provisional que surgió del golpe de 1930 se caracterizó por sus prejuicios contra la clase obrera que se tradujeron en duras medidas represivas. Tales políticas alentaron a la junta de la Anglo a fomentar la esperanza de que podría reducir los costos de operación de la empresa a expensas de los trabajadores, posponiendo indefinidamente la implementación de la jornada laboral de ocho horas sancionada por la ley 11.544 y neutralizando a la Unión Tranviaria (UT), el sindicato de tranvías. El directorio asumió que el gobierno provisional aprobaría la reducción de salarios planificada, el despido de trabajadores supuestamente excedentes y pospondría el reconocimiento indefinido en la UT. Pero estas suposiciones carecían de fundamento. Preocupado por el aumento del desempleo, el gobierno implementó un plan de obras públicas. Además, alentó el fortalecimiento del liderazgo moderado en el sindicato para evitar el resurgimiento de los sindicalistas militantes.[80]

El centro de Buenos Aires estaba obstruido regularmente debido al aumento de los patrones de tráfico. Las calles del centro de origen colonial eran estrechas, y la Capital Federal era una ciudad sin un solo semáforo. El derecho de paso pertenecía al conductor con el vehículo más grande. El coche o carro tirado por caballos cedía el paso al automóvil, el automóvil a su vez al camión ligero y el camión ligero a los camiones más pesados o los autobuses. Además, si un tranvía experimentaba una falla mecánica, quedaba literalmente muerto en la vía. La larga fila de tranvías que venían detrás se inmovilizaba, igual que un rebaño de paquidermos atrapados en el barro, hasta que la formación detenida fuera remolcada o reparada.[81]

Poco después de que Justo asumiera la Presidencia, designó a Rómulo S. Naón como intendente de Buenos Aires. Naón había sido enviado extraordinario en Washington hasta 1914, cuando se convirtió en el primer embajador argentino en Estados Unidos. Era profesor de derecho y había sido ministro de Justicia e Instrucción Pública entre 1908 y 1910. Una vez en el nuevo cargo, Naón concibió la idea de coordinar el tráfico urbano. La delegación del Concejo acordó reunirse con el presidente para repudiar las conversaciones mantenidas entre Naón y la Anglo y reafirmar las prerrogativas del Concejo Deliberante en materia de transporte local. La iniciativa nunca se materializó. En noviembre Naón, quien había sido blanco de duras críticas durante meses, fue acusado de irregularidades en la concesión de estaciones de servicio en Buenos Aires y dimitió. Fue sucedido por Mariano de Vedia y Mitre. Mientras la campaña contra Naón estaba

en pleno apogeo, los socialistas, que tradicionalmente desconfiaban de todo capital extranjero, propusieron que el Congreso considerara un monopolio estatal como la mejor solución para los engorrosos problemas del tráfico que aquejaban a Buenos Aires. El 17 de julio, en su discurso ante el Congreso, Justo abordó la situación del tráfico en Buenos Aires citando ejemplos de soluciones adoptadas en varios países de acuerdo con el principio de coordinación y armonía para los problemas de tráfico cotidianos. Mientras tanto, por iniciativa propia, Naón se reunió con la junta directiva de la Anglo y sugirió una política de coordinación. Más tarde discutió las posibilidades de adoptar una política de este tipo con el presidente Justo y los ejecutivos de la Anglo. Cuando estos detalles fueron de dominio público, suscitaron una ola de indignación entre grupos nacionalistas, que brotaban en esos momentos tal como los hongos después de las lluvias. Entre ellos estaba una nueva organización conocida como Fuerza de Orientación Radical de la Nueva Argentina (FORJA), que combinaba el tradicional compromiso radical con la democracia con un nacionalismo intransigente de un aparente tinte izquierdista. También provocó un amargo debate en el Concejo Deliberante. A principios de noviembre, Reinaldo Elena, un concejal radical, trató de tranquilizar a sus colegas argumentado que esto no debía interpretarse como una actitud servil hacia el imperialismo británico. Sin embargo, los socialistas y los trabajadores criticaron amargamente al intendente por haber violado supuestamente la autonomía municipal. El 29 de diciembre propusieron que se estableciera una comisión municipal para estudiar el proble-

ma. A pesar del amplio consenso, el nuevo intendente De Vedia y Mitre vetó esta nueva ordenanza y aprovechó el receso del Concejo Deliberante para designar un comité ad hoc cuyas conclusiones fueran más favorables a la idea de la Coordinación de Transportes.[82]

A principios de 1933, al tener conocimiento de que una misión argentina viajaría a Londres para concluir un tratado comercial que se conocería para siempre como el pacto Roca-Runciman, miembros del directorio de la Anglo formaron una alianza con los directorios de los ferrocarriles británicos en la Argentina. Entre las concesiones hechas por la delegación argentina estaba la promesa de otorgar un "trato benévolo" a las inversiones británicas. Pero era una cláusula que no comprometió al gobierno argentino a implementar políticas favorables para ninguna empresa de transporte británica, y no se hicieron concesiones. En el marco de la política cambiaria puesta en vigor por el gobierno, en las remesas monetarias a Gran Bretaña se dio preferencia a los pagos comerciales y financieros al tipo de cambio oficial. Solo después de que se efectuaron esos pagos, se dispondría de giros bancarios al tipo de cambio oficial de los servicios públicos. Hasta 1935, la proporción anual de remesas al Reino Unido cubría las necesidades del comercio, las finanzas y los impuestos corporativos. Si bien la Anglo experimentaba dificultades financieras, el gobierno británico optó por pasar por alto las dificultades de la compañía. En 1936, la Anglo solicitó una modesta franquicia de intercambio para remitir parte de sus ganancias a Londres. Sin embargo, el ministro de Hacienda Roberto M. Ortiz informó al embaja-

dor británico y al presidente del directorio local del Anglo que la empresa no merecía un tratamiento especial, ya que los servicios que prestaba no eran esenciales. Además, el gobierno argentino era plenamente consciente de que la Anglo pertenecía a Sofina y no veía razón alguna por la cual el embajador británico abogara por una empresa que no era enteramente británica. El intendente de Buenos Aires designó una comisión que elaboró un informe sobre el tema. El documento puso de relieve el hecho de que el tráfico a través del centro de la ciudad era lento y que los servicios de transporte en otras zonas eran escasos. La comisión culpaba a la Anglo por estos problemas de deficiencias y el deterioro del servicio. Además, el informe recomendó adoptar la coordinación de transporte en Buenos Aires e incluyó un proyecto de ley por la que se creaba la Corporación de Transportes de Buenos Aires. En marzo de 1934, el intendente presentó el proyecto al presidente Justo, quien lo sometió al Congreso en dos ocasiones, si bien Justo no había evidenciado entusiasmo alguno por el proyecto de marras.[83]

La Anglo desató una vasta ofensiva diplomática para obtener la aprobación del proyecto. También forjó una alianza con la compañía Lacroze, la segunda empresa tranviaria en importancia de la ciudad, y logró obtener el apoyo del gobierno británico. El Partido Socialista se opuso tenazmente a la coordinación del transporte urbano pero, a pesar de sus esfuerzos, el Congreso era controlado por la Concordancia, y después de amargos debates los diputados socialistas abandonaron el recinto en lugar de votar por una ley que consideraban ignominiosa. El 29 de septiembre

de 1935 la Cámara de Diputados promulgó la ley 12.311 que autorizó al Poder Ejecutivo a crear la Corporación de Transportes de la ciudad de Buenos Aires, entidad de capital mixto que sería la encargada de implementar la coordinación del transporte en la Capital.[84]

Cuando los detalles de la nueva ley fueron *vox populi* y el público se percató de que los colectivos de Buenos Aires serían confiscados hubo furiosas protestas. *The Buenos Aires Herald* advirtió proféticamente que "la Anglo-Argentina se ha involucrado en manipulaciones que han proporcionado centavos de ganancias hoy y una carga de problemas para el mañana". La Corporación nació formalmente en diciembre de 1938. Las compañías de tranvía, comenzando por la Anglo-Argentina y tres líneas de autobuses, fueron las primeras en unirse pero, debido a retrasos burocráticos, la entidad no comenzó a operar hasta mediados de febrero de 1939.[85]

Desgraciadamente, la Corporación se había sobrecargado, es decir, había tragado más de lo que podía digerir. La vasta flota de colectivos y autobuses heredada era de composición sumamente heterogénea. Los microbuses eran en mayor parte Chevrolet, Dodge, Ford e International, y los autobuses incluían modelos fabricados por Brockway, Mercedes Benz, Thornycroft, Hispano-Argentina Fábrica de Automóviles (Hafdasa) e Isota Fraschini. El mantenimiento de una flota tan diversa se convirtió en una verdadera pesadilla, a la que debemos sumar la flota de envejecidos tranvías y el recién terminado subterráneo de la Compañía Hispano-Argentina de Obras Públicas y Finanzas (Chadop-

yf). La Corporación, que comenzó a operar bajo una situación financiera bastante delicada, pronto comenzó a experimentar déficits. Pero la cláusula más objetable y la más resentida por el público en general más allá de sus diferencias políticas fue la confiscación de colectivos. En septiembre de 1942, en una decisión que lo hizo muy impopular en una población que apenas lo toleraba, el presidente Ramón Castillo ordenó a los choferes, cuyo único capital eran precisamente esos vehículos, que los entregaran a la Corporación independientemente de la valoración, que sería determinada por la misma Corporación. Por lo tanto, la flota rápida, eficiente y rentable de microbuses que había sido la columna vertebral del transporte urbano en Buenos Aires durante más de una década desapareció, devorada por lo que se convirtió en un símbolo odiado del capital extranjero.[86]

Notas

1 Carlos Ibarguren, *La historia que he vivido*, pp. 468-469.

2 Documento 835.00/613, despacho 1553, 19 de febrero 1932, al secretario de Estado, Washington, de J. C. White, encargado de negocios interino, pp. 1-3.

3 Documento 835.00/613, despacho 1553, 19 de febrero de 1932, al secretario de Estado, Washington, pp. 4-5.

4 Adalbert Krieger Vasena, "Comments on the influence of Raúl Prebisch on economic policy-making in Argentina,

1950-1962", *Latin American Research Review* (vol. 23, núm. 2, 1988) pp. 91-109.

5 Edgar J. Dosman, *The Life and Times of Raúl Prebisch, 1901-1986* (McGill University Press, Montreal, 2008) p. 70; Norberto González y David Pollock, "Del ortodoxo al conservador ilustrado: Raúl Prebisch en la Argentina, 1923-1943", *Desarrollo Económico* (vol. 30, núm. 120, 1991) pp. 465-466.

6 Arne L. Brunner, "Wirtschaftsbeziehungen zwischen Argentinien und England während der Weltkrise der 1930er Jahre", *Pucará* (series II, vol. 5, núm. 2, 1986) pp. 32-38.

7 Tim Rooth, "Trade agreements and the evolution of British agricultural policy in the 1930s", *The Agricultural History Review* (vol. 33, part 2, 1985) pp. 173-175; Joseph S. Tulchin, "The origins of misunderstanding: United States-Argentine relations 1900-1940", *in* Guido Di Tella y Watt D. Cameron (eds.), *Argentina Between the Great Powers, 1939-1946* (University of Pittsburgh Press, 1999) pp. 33-55; Roger Gravil, "Anglo-U.S. trade rivalry in Argentina and the D'Abernon Mission", pp. 55-58; Andrew T. Ross, *Armed and Ready: The industrial development and defense of Australia 1900-1945* (Turton & Armstrong, Sidney, 1994) pp. 4-5, 80.

8 David Landes, *The Unbound Prometheus*, pp. 366-367.

9 Richard Overy, *The Twilight Years: The Paradox of Britain between the wars* (Penguin Books, Londres, 2009) pp. 37-39; David Landes, *The Unbound Prometheus*, p. 391.

10 Vicente Vázquez Presedo, *Crisis y retraso*, pp. 161-162.

11 La Sociedad Rural Argentina es una organización fundada por un grupo de progresistas ganaderos en 1866 para lograr el mejoramiento del sector ganadero argentino, aunque llegó a abarcar los intereses del sector agrícola. Ysabel F. Rennie, *The Argentine Republic*, pp. 143-145. El eslogan de la SRA, que aparece en un panfleto en la colección de la autora, proclama: "Cultivar el suelo es servir a la patria".

12 Roberto Cortés Conde, "La crisis de 1930: cómo afectó a la Argentina" (conferencia dictada el 26 de mayo de 2009); Vicente Vázquez Presedo, *Crisis y retraso*, p. 161.

13 Carl E. Solberg, *The Prairies and the Pampas: Agrarian policy in Canada and Argentina, 1880-1930* (Stanford University Press, Stanford, 1987) pp. 188-189; James Scobie, *Revolution on the Pampas: A social history of Argentine wheat, 1860-1910* (Latin American Monographs 1, Institute for Latin American Studies, The University of Texas Press, 1964) pp. 2-7, 90-92; Simon G. Hanson, *The Argentine Meat Trade and the British Market: Chapters in the history of the Argentine meat industry* (Stanford University Press, Stanford, 1938) pp. 48-49.

14 Daniel Drosdoff, *El gobierno de las vacas, 1933-1956: el tratado Roca-Runciman* (La Bastilla, Buenos Aires, 1972), pp. 20-22; Raúl García Heras, *Transportes, negocios y política: la Compañia Anglo-Argentina de Tranvías, 1876-1981* (Sudamericana, Buenos Aires, 1994) p. 113; Carlos F. Díaz Alejandro, "An interpretation of Argentine economic growth since

1930" (*The Journal of Development Studies*, vol. 3, núm. 1, 1966), pp. 1422, 1438-1441.

15 Peter H. Smith, *Politics and Beef in Argentina: Patterns of conflict and change* (Columbia University Press, Nueva York, 1969) pp. 142-143; Daniel Drosdoff, *El gobierno de las vacas*, pp. 31-42; Ysabel F. Rennie, *The Argentine Republic*, pp. 238-239; Joseph A. Tulchin, *La Argentina y los Estados Unidos*, pp. 140-145; Gary W. Wynia, *Argentina in the Postwar Era: Politics and economic policy making in a divided society* (University of New Mexico Press, Albuquerque, 1978) pp. 31, 162; Roberto Cortés Conde, "La crisis de 1930".

16 Arne L. Brunner, "Wirtschaftsbeziehungen zwischen Argentinien", pp. 340-341; Raúl Prebisch, "Argentine economic policies since the 1930s: Recollections", *in* Guido Di Tella y D. C. M. Platt (eds.), *The Political Economy of Argentina, 1880-1946* (Saint Martin's Press, Nueva York, 1986) p. 142.

17 Tim Rooth, "Retreating from globalization: The British Empire Commonwealth experience between the wars" (Joint Workshop on Trade and Conflict in a Global Economy, Lisboa, University of Western Ontario-Universidade de Lisboa, 2010), p. 72.

18 Daniel Drosdoff, *El gobierno de las vacas*, p. 4; Tulchin, *La Argentina y los Estados Unidos*, p. 141.

19 Winthrop R. Wright, *British-Owned Railways in Argentina*, pp. 156-157.

20 Documento 611.3531/11-1847, el embajador en la Argentina al secretario de Estado, 19 de noviembre de 1934; McCleay a Saavedra Lamas, 20 de junio de 1933; Presidencia de la Nación a Saavedra Lamas, 26 de julio de 1933, en Daniel Drosdoff, *El gobierno de las vacas*, pp. 101-102.

21 Documento 835.248/68, 14 de enero de 1938, de C. W. Randal al secretario de Estado; "Memorandum regarding the Argentine Air Service", reporte 6550 del Consulado General estadounidense, Buenos Aires, al Departamento de Estado, 7 de abril de 1933, "Military aviation equipment"; George V. Rauch, "Los concursos internacionales de 1936 y 1937: material norteamericano para el Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército", *Pucará* (serie II, vol. 2, 1982) pp. 12-14.

22 Para más detalles sobre el liderazgo tecnológico del que disfrutó la industria aeronáutica estadounidense, Richard Smith, "The Intercontinental Airliner and the Essence of Airplane Performance, 1929-1939", *Technology and Culture: The International Quarterly of the Society for the History of Technology* (Vol. 24, núm. 3, 1983) pp. 428-449; para las compras de aviones militares y navales argentinos, George V. Rauch, "Los concursos internacionales de 1936 y 1937", pp. 15-22.

23 Documento 835.986/57, Consulado General estadounidense en Buenos Aires al Departamento de Estado, Washington, 2 de octubre de 1936; "Aviation Developments", documento 83575/55, 29 de agosto de 1936, "Aviation developments in Argentina"; Consulado General de Los Ángeles en Buenos Aires al Departamento de Estado, Washington, docu-

mento 835.248.82, 8 de marzo de 1938, Consulado General de Estados Unidos en Buenos Aires al Departamento de Estado, Washington, "Evolución de la aviación en Argentina".

24 Eduardo Romagnoli Pérez, "Plagas de la agricultura en Mendoza: la langosta en los comienzos de la vititinicultura moderna: 1890-1900", *Revista de Historia Americana y Argentina* (vol. 46, núm. 1, 2011); Presidencia de la Nación a Saavedra Lamas, 26 de julio; Irving a Duhau, 3 de abril de 1935, en Daniel Drosdoff, *El gobierno de las vacas*, pp. 102-103; "¿Igualdad de la cuenta comercial anglo-británica? El gobierno rechaza la licitación británica para la construcción del puente de Alsina, la revisión de la placa del río", 25 de noviembre de 1932; "Motor ferries from Germany", *The Review of the River Plate* (4 de enero de 1935); "The Ten Per Cent Customs Surcharge", *The Review of the River Plate* (28 de junio de 1937), "That 10% Additional", *The Review of the River Plate* (1 de octubre de 1937).

25 República Argentina, Poder Ejecutivo Nacional, *Obra de Gobierno 1932-1938* (Buenos Aires, s/f), p. VII; Aurelio González Climent y Anselmo González Climent, *Historia de la Marina Mercante Argentina*, vol. IV, p. 250; "British- Built Destroyers for Argentina", *The Review of the River Plate* (12 de junio de 1936; "Vickers Armstrong awarded Training Ship Contract", *The Review of the River Plate* (9 de agosto de 1935). Aunque clasificado como un "buque de entrenamiento", el crucero –que se convirtió en *ARA La Argentina*, fue un buque de guerra asignado a tareas de entrenamiento. Reporte 901-

400 del agregado naval, 12 de marzo de 1939; "The Argentine cruiser *La Argentina*", "Exchange control", *The Review of the River Plate* (18 de enero de 1936).

26 Aurelio González Climent y Anselmo González Climent, *Historia de la Marina Mercante Argentina*, vol. IV, pp. 249-250.

27 Edgar J. Dosman, *The Life and Times of Raúl Prebisch*, pp. 9-92.

28 Federico Pinedo, *Siglo y medio de economía argentina* (Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos, Ciudad de México, 1963) pp. 107-115; Edgar J. Dosman, *The Life and Times of Raúl Prebisch*, pp. 98-99.

29 Arne L. Brunner, "Wirtschaftsbeziehungen zwischen Argentinien", pp. 41-42; Vicente Vázquez Presedo, *Crisis y retraso*, pp. 156-158; Edgar J. Dosman, *The Life and Times of Raúl Prebisch*, pp. 91-100.

30 Howard Tewksbury, *The Automotive Market in Argentina* (Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Trade Promotion Series 84, United States Government Printing Office, Washington, 1929) p. 106.

31 David Rock, *Argentina 1516-1982*, pp. 220-221, *La obra de la revolución: 6 septiembre 1930-1931* (n/d) pp. 52-54, 56-67.

32 Raúl García Heras, *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939* (Hispamérica, Buenos Aires, 1985) pp. 64-65; *The Engineer* (suplemento 13, 1931); "Facts and Information Concerning Argentina" (a

U.S. Army Translation of "Informações e Dados Relativos á República Argentina. Estado Maior do Exército", 2.ª sección, Río de Janeiro, 14 de abril de 1942, pp. 21-22.

33 George S. Brady, *Railways of South America: Part I, Argentina* (Department of Commerce, Bureau of Domestic and Foreign Commerce, Trade Promotion Series 32, US Government Printing Office, Washington DC, 1926), pp. 209-218.

34 Elena Salerno y Andrés Regalsky, "Mercado de capitales", pp. 152-186; Winthrop R. Wright, *British-Owned Railways in Argentina*, p. 129; Raúl Scalabrini Ortiz, *Historia de los Ferrocarriles Argentinos* (Devenir, Buenos Aires, 1958) p. 339. Las nuevas lineas y ramales unían Pie de Palo (San Juan) con Mendoza. Los ramales de trocha "económica", o angosta, Chubut con Río Negro y Sáenz Peña con Colonia Castelli (Chaco). La línea de Diamante (Entre Ríos) a Curuzú Cuatiá (Corrientes), de Embarcación (Salta) a Yacuiba (Bolivia), de Metán (Salta) a Barranqueras (Chaco), de Línea Antilla a Rosario de la Frontera en Salta, desde Embarcación (Entre Ríos) a Curuzú Cuatiá (Corrientes), de Embarcación a Concordia (Entre Ríos), de Carmen de Patagones (Buenos Aires) a Viedma (Río Negro), de Leales (Salta) a Termas de Río Hondo (Santiago del Estero), de Rosario de Lerma (Salta) a Socompa (Territorio Nacional de los Andes), de Joaquín V. González a Pichanal (Salta), de Tostado (Santa Fe) a General Pinedo (Territorio Nacional del Chaco), desde Milagro (La Rioja) a Quilmes (San Luis), La Paz-San Jaime (Santa Fe), Embarcación-Formosa, La Banda-Santiago del Estero, San Juan.-Já-

chal, San Antonio (Río Negro) a Carmen de Patagones, y un ramal de trocha angosta al valle del Río Negro.

35 Raúl Scalabrini Ortiz, *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*.

36 "Facts and information concerning Argentina", pp. 20-21.

37 Elena Salerno y Andrés Regalsky, "Mercado de capitales", p. 170.

38 República Argentina, Gobierno Nacional, *Obra de gobierno 1932-1938*, vol. VI: *Ejército- Ferrocarriles del Estado*. Desafortunadamente, las páginas de estos muy completos e interesantes tomos no han sido numeradas.

39 John Poole, "Locomotive building in Argentina", *The Review of the River Plate* (25 de junio de 1946); Ronald Würster, "The railway industry in Argentina", pp. 23-25; John Poole, "How the Argentine Railways have pulled through the war period", *The Review of the River Plate* (21 de diciembre de 1945).

40 George S. Brady, *Railways of South America*, p. 221; Elena Salerno, "La inversión pública en los Ferrocarriles del Estado, 1930-1940", *Revista de Historia, Transportes Servicios y Telecomunicaciones* (núm. 15) pp. 146-167.

41 Ricardo M. Ortiz, *Historia económica de la Argentina*, p. 605; Donna J. Guy, "Refinería Argentina, 1888-1930: Límites de la tecnología azucarera en una economía periférica", *Desarrollo Económico* (vol. 28, núm. 111, 1988), pp. 353-373;

"State purchase of the Córdoba Central and Argentine Railways-Congressional Sanction urged in Presidential Message", *The Review of the River Plate* (27 de mayo de 1938); "Purchase of the Cordoba Central Railway: Support of the socialist sector", *The Review of the River Plate* (2 de septiembre de 1938); George S. Brady, *Railways of South America*, p. 132; "Diesel development in Argentina", *Diesel Railway Traction* (9 de julio de 1959).

42 "Argentina: Competitive troubles and Diesel traction", *The Railway Gazette* (1 de junio de 1939); *The Railway Gazette* (13 de enero de 1939); "Great Diesel advance in Argentina", *Diesel Railway Traction* (suplemento de *The Railway Gazette*) 15 de mayo de 1938; "German locomotives for the State Railways", *The Review of the River Plate* (12 de agosto de 1938); Elena Salerno, "La inversión pública", pp. 152-154; Newton, *El cuarto lado del triángulo: la "amenaza nazi" en la Argentina, 1931-1947* (Sudamericana, Buenos Aires, 1995) pp. 133-134; conversación con H. Krieger, 9 de septiembre de 1989; John Poole, "The former Central Córdoba Railway", *The Review of the River Plate* (20 de marzo de 1945).

43 Una fotografía bien conocida revela que el chasis de estos vehículos era de marca Chevrolet y las carrocerías, fabricadas en Buenos Aires.

44 Ricardo M. Ortiz, *Historia económica de la Argentina*, p. 611; Ronald Würster, "The railway industry in Argentina", pp. 24-27.

45 Juan Roccatagliata, *Los ferrocarriles en la Argentina: un enfoque geográfico* (Eudeba, Buenos Aires, 1987) p. 170; Ricardo M. Ortiz, *El ferrocarril en la economía argentina* (Editorial Cátedra Lisandro de la Torre, Buenos Aires, 1958) pp. 75-76; *Report by The Corporación Para la Promoción del Intercambio SA: Technological and Economic Survey of Argentine Industries with Industrial Research Recommendations* (Armour Research Foundation, Project I-142, Chicago, 1943) pp. 46-47; Gunther Spannenberger, "Auge y decadencia de los ferrocarriles ingleses", *Pucará* (vol. 21, núm. 2, 2001) pp. 31- 34. Los vagones de carga de madera y dos ejes eran típicos de los ferrocarriles de la Europa continental y británicos. En la Argentina se los denominaba "Carlitos". Cualquiera que haya visto la película rusa *La balada de un soldado* los ha de reconocer. Winthrop R. Wright, *British-Owned Railways in Argentina*, pp. 156-157; Elena Salerno, "La inversión pública", pp. 161-162; conversación con H. Krieger, 9 de diciembre de 1989.

46 Fued G. Nellar, *Reseña histórica*, vol. III, pp. 131-149, documento 825.245/68, al secretario de Estado, Washington, de William S. Culbertson, embajador americano plenipotenciario en Chile, 21 de octubre de 1931.

47 Reporte 5108 del capitán Frederick D. Sharp, Estado Mayor, agregado militar al Departamento de Guerra, Washington, 13 de marzo de 1935.

48 "Brief history of Argentina's military aviation", reporte 2901 del agregado militar, 30 de julio de 1943; Fued G. Nellar, *Reseña histórica*, vol. III, pp. 160-161.

49 "Argentina: the 6th Infantry Division", reporte 5582, del teniente coronel Lester Baker, agregado militar al Departamento de Guerra, Washington, 10 de mayo de 1937.

50 "The 1936 Argentine Army Maneuvers", reporte 5505 del agregado Militar en la Argentina a la División de Inteligencia, Departamento de Guerra, Washington, 12 de enero de 1937; República Argentina, Gobierno Nacional, *Obra de gobierno 1932-1938*, vol. VI; George V. Rauch, *Armored Vehicles of the Argentine Army* (La Plume du Temps, Villebois, 2003) pp. 10-11.

51 Stanley E. Hilton, "Brazil and the Post-Versailles World: Elite images and foreign policy strategy, 1919-1930", *JLAS* (Sol. 12, núm. 2, 1998) p. 346.

52 Stanley E. Hilton, "Brazil and the Post-Versailles World", p. 347.

53 Pablo E. Arguindeguy y Horacio Rodríguez, *Las fuerzas navales*, pp. 207-208; Sebastián Matías Roda, "1939: la construcción de la Base Aeronaval Comandante Espora", *Gaceta Marinera* (27 de junio de 2021).

54 Pablo E. Arguindeguy y Horacio Rodríguez, *Las fuerzas navales: historia de la flota de mar*, pp. 208-209; agregado naval, reporte 64, archivo 900-906 500, 29 de julio de 1936, "Two new minesweepers built in Argentine Yards"; agregado naval, reporte 65, archivo 900-912, 19 de marzo de 1937, "Launching of the new training cruiser *La Argentina*"; Armada Argentina, *Infantería de Marina: Tres siglos de historia y cien años de*

vida operativa 1879-1819 de noviembre-1979 (Talleres Gráficos Apus, Buenos Aires, 1979) pp. 90-94.

55 Agregado naval estadounidense en la Argentina, Combat Estimate, reporte 609F, 1937 "Argentina: Training, efficiency and morale".

56 Pablo E. Arguindeguy, *Historia de la aviación naval argentina*, vol. I, pp, 147, 162-163, 258-280; William Green y John Fricker, *The Air Forces of the World*, pp. 12-13; Federico Steiner, "Los Talleres Aeronavales de la Base de Punta Indio", *Pucará* (serie II, año XXI, vol. 11, núm. 1, 1991) pp. 14-21.

57 Agregado naval estadounidense en la Argentina, Combat Estimate, reporte 609F, 1937, "Argentina: Training, efficiency and morale".

58 Rosendo Fraga, *El general Justo*, pp. 250-252, 295-297; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 215-217.

59 Rosendo Fraga, *El general Justo*, pp. 250-252, 295-297; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 215-217.

60 Peter H. Smith, *Politics and Beef in Argentina: Patterns of conflict and change* (Columbia University Press, Nueva York, 1969) pp. 170-171; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 217-218. Diéguez, que escuchó varias veces a De la Torre y se reunió con él en tres ocasiones durante 1937-1938, consideró al senador de Santa Fe "un pequeño fiasco divertido, vociferante, pero ineficaz".

61 Peter H. Smith, *Politics and Beef in Argentina*, pp. 150-151.

62 Ysabel F. Rennie, *The Argentine Republic*, pp. 253-255; Horacio Giberti, *Historia económica de la ganadería argentina* (Solar, Buenos Aires, 1970) p. 213.

63 Edgar J. Dosman, *The Life and Times of Raúl Prebisch*, pp. 92-93, 109-105; Peter H. Smith, *Politics and Beef in Argentina*, 150-151, 165-166.

64 Peter H. Smith, *Politics and Beef*, pp. 172-173; Edgar J. Dosman, *The Life and Times of Raúl Prebisch*, pp. 102-104.

65 Peter H. Smith, *Politics and Beef in Argentina*, pp. 175-176; David Rock, *The British in Argentina*, pp. 282-283.

66 Peter H. Smith, *Politics and Beef*, pp. 177-168; República Argentina, *Diario de Sesiones de la Camara de Senadores*, 1935, vol. 1, pp. 394-396.

67 Daniel Drosdoff, *El gobierno de las vacas*, pp. 67-62.

68 Ysabel F. Rennie, *The Argentine Republic*, p. 264; Carlos D. Malamud, "Lisandro de la Torre y el debate de las carnes", *Anuario del* IIEHS (1992) p. 146; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 253-254; Rosendo Fraga, *El general Justo*, pp. 296-298.

69 Edgar J. Dosman, *The Life and Times of Raúl Prebisch*, pp. 100-107; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 254-256; Ysabel F. Rennie, *The Argentine Republic*, p. 264.

70 Congreso Nacional, Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones* (26 de junio de 1935), vol. 2, p. 497.

71 Guillermo Genta, *Política y servicios públicos: el caso del servicio público de electricidad de la ciudad de Buenos Aires, desde sus orí-*

genes hasta su estatización, 1887-1952 (Instituto Argentino de Energía General Mosconi, Buenos Aires, 2006) pp. 30-34, 61-64.

72 William Green, Gordon Swanborough y Pierre Leyvastre, "The saga of the ubiquitous breguet", *Air Enthusiast Quarterly* (núm. 7, 1978), pp. 161-181; agregado military, report 3040, 1 de julio de 1927, mayor B. K. Yount, agregado militar del aire, embajada estadounidense en París; Robert Potash, *The Army and Politics*, p. 32.

73 Congreso Nacional, Cámara de Diputados*, Diario de Sesiones* (26 de junio de 1935), pp. 501, 744-745; George V. Rauch y Hernán Longoni, *Argentina's Fábrica Militar de Aviones, 1927-1955* (La Plume du Temps, Villebois, 2009) pp. 34-41. Sobre la causa de los accidentes de aviación, documento 835.796/69 vicecónsul Clifton P. English, 12 de agosto de 1937; Aviation Notes, Argentina, reporte 9201, agregado militar, Buenos Aires a la División de Inteligencia, Departamento de Guerra, Estado Mayor, Washington, 30 de julio de 1943, "Brief history of argentine military aviation".

74 Guillermo Genta, *Política y servicios públicos*, pp. 30-34, 61-64. La designación del organismo en cuestión era nada menos que "Oficina Técnica Fiscalizadora de los Contratos de Concesión".

75 Guillermo Genta, *Política y servicios públicos*, pp. 53-55.

76 Guillermo Genta, *Política y servicios* públicos, pp. 65-66.

77 Jorge del Río, *Política argentina y monopolios eléctricos: investigación Rodríguez Conde* (Cátedra Lisandro de la Torre, Buenos Aires, 1957) pp. 126-128; Guillermo Genta, *Política y servicios públicos*, pp. 72-74, 75-77; Ysabel F. Rennie, *The Argentine Republic*, pp. 260-261; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 264-265.

78 James R. Scobie, *Buenos Aires, Plaza to Suburb,1870-1910* (Oxford University Press, New York, 1974) pp. 160-171.

79 James R. Scobie, *Buenos Aires, Plaza to Suburb*, pp. 172-178; Raúl García Heras, *Transportes, negocios y política*, p. 80.

80 Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 261-262.

81 Ronald Würster, "Das Colectivo: Eine argentinische Lösung" (*paper* presentado en Golden Auditorium, Queens College, Nueva York, 9 de septiembre de 2006); Ysabel F. Rennie, *The Argentine Republic*, pp. 232-233; Jorge Schvarzer, *Bunge & Born: crecimiento y diversificación de un grupo económico* (CISEA-GEL, Buenos Aires, 1989) pp. 80-81.

82 Raúl García Heras, *Transportes, negocios y política*, pp. 79-80; Ronald Würster, "Das Colectivo".

83 Raúl García Heras, *Transportes, negocios y política*, pp. 95-97.

84 Ronald Würster, "Das Colectivo"; *The New York Times*, 31 de diciembre de 1941; Raúl Scalabrini Ortiz, *Política británica en el Río de la Plata* (Reconquista, Buenos Aires, 1944) p. 151.

85 Raúl García Heras, *Transportes, negocios y política*, pp. 106-109, 112-113, 132-131-136; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 265-266; David Rock, *Argentina 1516-1982*, p. 209; Rory Miller, *The British and Latin America in the Nineteenth and Twentieth Centuries* (Longman, Routledge, 1993) pp. 209-211.

86 Ysabel F. Rennie, *The Argentine Republic*, pp. 240, 301-302; Raúl García Heras, *Transportes, negocios y política*, pp. 136-138; Severino Diéguez, *Anarquista soy!*, pp. 262-263

CAPÍTULO 6
Relaciones exteriores

Estados Unidos

En la década de 1920 la Argentina fue el principal cliente sudamericano de Estados Unidos. A mediados de la década de 1930, las importaciones argentinas procedentes de Estados Unidos ocuparon el tercer lugar en valor, pero en los términos de importaciones de maquinaria mantuvieron primer lugar. Las importaciones de maquinaria procedentes de Gran Bretaña en 1931 fueron mayores en valor, pero esto incluía equipos ferroviarios ordenados por las líneas ferroviarias de propiedad británica. En las categorías de maquinaria, motores y dínamos, frigoríficos eléctricos, máquinas de escribir, bombas eléctricas, maquinaria agrícola y vehículos de motor, los productos norteamericanos encontraron una competencia considerable con productos similares de origen británico. Sin embargo, la proporción de las exportaciones de maquinaria estadounidense a la Argentina aumentó considerablemente y representó el 45,7%, del total en 1931, el 69% en 1932 y el 65,8% en 1933.[1]

Cuadro 6.1. Importaciones argentinas de maquinarias (miles de pesos m$n)

Año	Estados Unidos	Inglaterra	Todos los países
1931	34.720	45.105	102.200
1932	14.712	6.580	34.265
1933	14.846	7.110	34.476

Fuente: "American and British competition in the Argentine market for machinery", reporte 2.123, Consulado General Estadounidense, Buenos Aires, 28 de febrero de 1935.

El tratado Roca-Runciman celebrado entre la Argentina y Gran Bretaña preocupaba al gobierno de Estados Unidos. Para asegurar el acceso al mercado británico para sus exportaciones de carne, la Argentina acordó conceder un "trato benévolo" a la inversión británica y a las exportaciones británicas. Temiendo la pérdida de un mercado sumamente lucrativo, el embajador estadounidense en la Argentina aconsejó a su gobierno que ese era un momento apropiado para reforzar las exportaciones mediante la reducción de los derechos de aduana sobre los productos argentinos. En un envío al secretario de Estado señaló el aspecto negativo de estos aranceles:

> Nuestra política comercial, en especial últimamente, ha castigado a los productos argentinos cuando se han elevado los derechos de importación. Estados Unidos no puede señalar un caso en el que nuestro gobierno ha mostrado consideración en esta forma para un país que ofrece un gran mercado para nuestros productos manufacturados.[2]

En Estados Unidos, el presidente Franklin D. Roosevelt y su secretario de Estado estaban resueltos a desarrollar una política

comercial más liberal que la de los gobiernos anteriores. En un intento de libre comercio mundial, a los demócratas se les ocurrió una nueva idea. Al negociar acuerdos recíprocos con naciones individuales y mediante la extensión del estatus incondicional de la nación más favorecida, trataron de reducir las barreras comerciales. Esta filosofía sería incorporada en la Ley de Comercio Recíproco que se aprobaría finalmente en 1934. Mientras tanto, en Washington el embajador Felipe Espil presionó insistentemente para que se iniciaran negociaciones bilaterales sobre cuestiones comerciales, mientras que en Buenos Aires se produjo un cambio positivo concerniente a la política oficial de cambio para los importadores estadounidenses. Pero cuando esta maniobra fracasó, el secretario de Estado norteamericano Cordell Hull convenció a Espil de postergar la idea de mantener conversaciones bilaterales antes de que el Congreso aprobara las directrices del presidente Roosevelt.[3]

Además, cada vez que los productos argentinos obtenían una ventaja competitiva en el mercado estadounidense, durante la década de 1920 los agricultores locales lograban que el gobierno levantara nuevas barreras proteccionistas contra ellos, por lo tanto, la balanza comercial entre las dos naciones era extraordinariamente favorable a Estados Unidos. Si bien el sistema multilateral de comercio multinacional prevaleció, negar el acceso a los productos argentinos al mercado estadounidense fue una molestia, un insulto al orgullo nacional. La Argentina solo lograba equilibrar sus déficits en la balanza comercial con Estados Unidos con el superávit obtenido en su comercio con Gran Bretaña.

Pero cuando el sistema multilateral de comercio que predominaba en el mundo se derrumbó como subproducto de la Gran Depresión, la exclusión del mercado estadounidense se convirtió en un serio obstáculo. En julio de 1933 Espil abordó el tema directamente con Roosevelt y obtuvo la promesa de que la Argentina sería incluida en una lista de naciones que Estados Unidos tenía la intención de mantener negociaciones. Para aplacar a Saavedra Lamas y salvaguardar a Espil, el Departamento de Estado aceptó la sugerencia de que un grupo de expertos argentinos viajara a Washington para discutir posibles temas y comenzar conversaciones sobre comercio bilateral, pero a finales de 1936 Hull informó a Saavedra Lamas que temía a ciertos intereses que podrían promover la legislación contra su proyecto. Hull se refería, por supuesto, al lobby, o grupo de presión, de la carne, ya que personalmente consideraba absurda la exclusión de los productos argentinos. Pero las cuestiones comerciales eran temas que concernían al Departamento de Agricultura. Sin embargo, el Departamento de Estado consideraba que la regulación del comercio era un problema político.[4]

Cuadro 6.2. Comercio de la Argentina con Estados Unidos (miles de dólares)

Año	Exportaciones argentinas	Importaciones argentinas	Balance
1930	71.891	129.862	-57.971
1931	35.980	59.652	-16.672

1932	15.779	31.133	-15.354
1933	33.581	36.927	-3.086
1934	29.847	42.688	12.841
1935	65.408	49.374	+16.034
1936	65.882	56.910	+8.972
1937	138.940	94.183	+44.757
1938	40.709	86.793	46.084
1939	61.914	70.945	-9.031
1940	83.301	106.874	-23.573

Fuente: adaptado de Harold Peterson, *Argentina and The United States, 1810-1960* (State University of New York, Albany, 1964) p. 358.

Estados Unidos y la Argentina celebraron negociaciones arduas, extensas y a menudo frustrantes sobre un tratado de libre comercio. Invariablemente, una y otra vez los negociadores se toparon con dos obstáculos impenetrables. Estados Unidos exigió un tipo de cambio más liberal para las importaciones de una larga lista de productos estadounidenses. Por su parte, la Argentina exigió aranceles más bajos para una serie de productos agrícolas, los más importantes de los cuales eran las semillas de lino, el maíz, la caseína, la carne vacuna y enlatada, los pavos, los cueros, la lana y las uvas. La cuestión estaba siendo examinada por la Junta Consultiva Interdepartamental en cooperación con el Departamento de Agricultura y otros departamentos. En respuesta a la solicitud argentina, el gobierno hizo una propuesta que contaba con la aprobación de los representantes de los diversos departamentos gubernamentales que integraban la Junta Consulti-

va conviniendo en que se podrían ofrecer reducciones arancelarias sustanciales en exportaciones de semilla de lino, cueros, caseína, lana y uvas, y reducciones moderadas de las de carne vacuna y pavos enlatados sin infligir serios daños a los productores nacionales. La reducción de los aranceles de las semillas de lino era de importancia vital para el gobierno argentino. Las conversaciones entre Estados Unidos y la Argentina se habían estancado cuando en 1935 Hull presentó un proyecto ante el Senado proponiendo restablecer las bases anteriores a 1930 para una empresa regional y no para poner en cuarentena a un país individualmente, pero los intereses ganaderos del Oeste americano anularon la moción. En 1936, cuando la Argentina expresó la disposición a reanudar negociaciones, omitiendo todas las referencias a la carne fresca y refrigerada, el Departamento pidió un plazo hasta que se aclarara la Ley de Acuerdos Comerciales Recíprocos. Estos *pourparler* continuaron año tras año hasta que terminaron en el más rotundo fracaso.[5]

Las relaciones militares

Al finalizar la guerra civil americana, el Ejército Argentino efectuó compras de importancia en Estados Unidos. En 1910, la Comisión Naval Argentina adjudicó contratos al astillero Fore River de Massachusetts por dos acorazados. La Armada de Estados Unidos acordó aceptar a veinte oficiales navales argentinos para que sirvieran a bordo de sus buques de guerra, incluyendo los últimos *dreadnoughts* en la flota. En 1916 la Armada de Esta-

dos Unidos ofreció entrenar a diez oficiales navales argentinos en las especialidades de aviación naval, artillería y submarinas. Entre ellos estaban los subtenientes Marcos Zar y Ceferino Pouchan y el teniente comandante Ricardo Fitzsimmons, quienes fueron enviados a la Escuela de Aviación Naval de Estados Unidos en Pensacola. Estos oficiales se graduaron como pilotos navales en septiembre de 1917. En abril de ese año, Estados Unidos declaró la guerra a Alemania y los pilotos argentinos fueron enviados a Europa. Pouchan y Zar fueron asignados a una estación aérea naval estadounidense en el canal de la Mancha y Fitzsimmons a una base británica. Todos ellos emprendieron patrullas antisubmarinas y misiones de escolta de convoyes. En 1922 el trío regresó a la Argentina, donde formaron parte del Estado Mayor de la Escuela de Aviación de la Armada Argentina en Puerto Militar. A principios de marzo de 1934, la Armada Argentina consideró la posibilidad de contratar a dos oficiales navales de una potencia amiga con el fin de dar instrucción en la Escuela de Guerra Naval, y el consenso entre los círculos navales argentinos favorecía la asistencia de Estados Unidos. El 21 de junio, el secretario de Estado Hull envió un telegrama al embajador estadounidense en la Argentina para que se entrevistara con Saavedra Lamas y le informara que el presidente Roosevelt se complacería en ofrecer los servicios de tres servicios oficiales navales para destinar a la Escuela de Guerra Naval. El 5 de enero de 1935, el secretario de Marina informó a Hull que en virtud de la ley del Congreso del 19 de mayo de 1926 que la solicitud había sido aprobada y que tres oficiales superiores de Estados Unidos

zarparían de Nueva York en el *Northern Prince* el 12 de enero de 1935, y llegarían a Buenos Aires el 29 de enero de 1935. En 1936, el gobierno argentino llamó a licitación internacional para una serie de aviones de caza, bombarderos livianos y pesados, para el Ejército Argentino y el servicio de Aviación Naval. Todos los concursantes habrían de enviar un avión completo con piloto y tripulación de tierra a la base aérea de El Palomar, en las afueras de Buenos Aires, donde el concurso se llevaría a cabo durante octubre-noviembre de 1936. Antes del concurso, los fabricantes estadounidenses vendieron once aviones de caza Curtis Hawk III al Ejército y veinte biplanos de entrenamiento Consolidated para los clubes aéreos civiles. Veintitrés fabricantes de aeronaves presentaron ofertas, pero solo siete se animaron a participar: cuatro de Estados Unidos: Curtiss, Glenn Martin, Norteamericano y Northrop; dos de Italia: Romeo y Savoia-Marchetti, y de Alemania la firma Junkers Flugzeug und Motoren Werke.[6]

Las compañías estadounidenses se impusieron en todas las categorías y vendieron 135 aviones al Ejército y la Marina. Aunque el Curtiss Hawk IV fue declarado ganador en la categoría de caza, los argentinos eran conscientes de que era simplemente una versión mejorada de los Curtiss Hawk III adquiridos en junio de ese año y que diseños más avanzados serían disponibles en un futuro cercano, por lo que la competencia de cazas se aplazó hasta 1937. Solo tres fabricantes de aviones eligieron participar, todos de Estados Unidos: Curtis, Vought y Seversky. El monoplano Curtiss Hawk 750 surgió como el ganador. Treinta fueron ad-

quiridos, así como la licencia para producir otros veinte en la Fábrica Militar de Aviones. Junto con los aviones estadounidenses también llegaron manuales, reglamentos y doctrina. A sugerencia del presidente Roosevelt, el coronel Robert D. Olds encabezó una escuadrilla de seis bombarderos Boeing B-17A del Segundo Grupo de Bombardeo a Buenos Aires para asistir al acto de asunción a la presidencia del presidente Roberto M. Ortiz. A este gesto de buena voluntad siguieron conversaciones iniciales entre oficiales superiores de la Fuerza Aérea del Ejército Argentino y el agregado militar estadounidense sobre la posibilidad de contratar una misión aérea militar del Cuerpo Aéreo del Ejército de Estados Unidos.[7]

El 18 de mayo, el secretario de Estado anunció que se había celebrado un contrato con el gobierno argentino que preveía el envío de una misión de aviación compuesta por ocho oficiales del Cuerpo Aéreo de Estados Unidos para promover el desarrollo del Cuerpo Aéreo del Ejército Argentino. Evidentemente, la decisión de enviar una misión de este tipo fue una medida política destinada a contrarrestar la influencia alemana en el Ejército Argentino. Varios oficiales del Cuerpo de Aviación del Ejército fueron enviados a Estados Unidos para entrenamiento avanzado. El 18 de mayo, el secretario de Estado anunció que se había concluido un contrato a tal efecto. Además, otros oficiales del Ejército Argentino fueron enviados a las escuelas de Infantería, Caballería, Blindados, Artillería de Campaña, Guerra Química, Antiaérea y de Estado Mayor del Ejército de Estados Unidos durante 1941-1942. Al regresar a la Argentina, estos oficiales de-

clararon que la capacitación recibida en las escuelas del Ejército de Estados Unidos era superior a la ofrecida por escuelas similares del ejército alemán.[8]

Las relaciones entre las Fuerzas Armadas de ambos países eran cordiales, mucho más cordiales que a nivel diplomático. Desafortunadamente, esta oportunidad de difundir la influencia estadounidense y contrarrestar la alemana en el Ejército Argentino fue simplemente pasada por alto por el Departamento de Estado.

Brasil

A principios de 1930 Brasil dedicaba todas sus energías principalmente a resolver problemas internos. Sin embargo, desde los días de la República Vieja, entre 1889 y 1930, el liderazgo brasileño había desarrollado una percepción de amenaza según la cual, aunque no estaba respaldada por hechos, la República Argentina estaba tratando de aislar a Brasil del resto de América del Sur y reconstituir el Virreinato del Río de la Plata, y que estos planes expansionistas se harían a expensas de Brasil.[9]

Estos supuestos no guardaban relación alguna con la verdadera política exterior real perseguida por la República Argentina ni con la realidad histórica. Como hemos visto en el capítulo 2, a lo largo de su historia, Brasil fue el país que expandió su territorio a expensas de sus vecinos. En el caso de vecinos más poderosos, como la República Argentina o Francia, Brasil recurrió al arbitraje. Pero si el vecino era mucho más débil y prácticamente

desarmado, como lo estaba Bolivia en 1903, Brasil simplemente se apoderó del territorio en disputa por la fuerza. Mientras que los temores brasileños sobre la Argentina eran totalmente infundados, la superioridad militar y naval de la nación platina sobre Brasil era algo muy real. En 1933, después de presenciar un desfile militar en Río destinado a impresionar a los dignatarios argentinos con "el poder y la disciplina de las tropas brasileñas", Arthur Schmidt-Elskop, el embajador alemán en Río de Janeiro, observó que el desfile militar produjo el efecto contrario a cualquiera que hubiera asistido a desfiles militares argentinos. Los observadores de la embajada británica hicieron una comparación más pragmática de la fuerza militar de ambas naciones sudamericanas y concluyeron que la Marina argentina era considerablemente más poderosa y que el Ejército Argentino estaba mejor entrenado y equipado que cualquier otro ejército en América del Sur. Basta con comparar la incapacidad de la Armada de Brasil de mantener sus acorazados y flota en condiciones operativas con la eficiencia de la Armada Argentina. A pesar de las grandes adquisiciones de aviones y equipos de artillería después de la Primera Guerra Mundial, el Ejército brasileño era notoriamente muy inferior al argentino. Esta situación no fue alterada por la copiosa asistencia militar proporcionada por Estados Unidos a Brasil en virtud de la Ley de Préstamo y Arrendamiento durante la Segunda Guerra Mundial. Las autoridades del Pentágono consideraron al Ejército Argentino capaz de defender su país, algo que realistamente no consideraban capaz de hacer al de Brasil.[10]

Durante los años en que el barón de Rio Branco ocupó el Ministerio de Relaciones Exteriores, Brasil buscó vínculos más estrechos con Estados Unidos para contrarrestar lo que sus estadistas consideraban "la amenaza argentina". Había suficientes motivos, diplomáticos y comerciales que fomentaban un acercamiento entre Brasil y Estados Unidos. Sus economías se complementaban entre sí. Brasil exportaba productos tropicales y semitropicales. Estados Unidos, a su vez, vendía productos manufacturados y de zonas templadas. El interés económico de estas dos naciones no era competitivo, como lo era entre la Argentina y Estados Unidos: ambos exportaban trigo y harina y eran competidores en los mercados mundiales. Estados Unidos se perfilaba como un modelo económico para Brasil, y políticamente había razones también para una cordialidad entre Brasil y Estados Unidos. Ambos países se hallaban aislados en un hemisferio de habla hispana.[11]

Al estallar la guerra del Chaco, para evitar que las fuerzas de los beligerantes violaran su territorio, el gobierno argentino estableció un destacamento compuesto por unidades de caballería y de aviación del Ejército y rastreadores de la Armada en la frontera norte. Dada la naturaleza del terreno, esa frontera es extremadamente permeable para cazadores y contrabandistas de países vecinos. Estas medidas defensivas incrementaron las ansiedades brasileñas por las ambiciones geopolíticas de la Argentina y su participación en la guerra del Chaco. Por cierto, estos temores exagerados y totalmente distorsionados llegaron a tal punto que en 1935 los expertos del Ejército brasileño estaban plenamente

convencidos de que los intereses argentinos eran probablemente responsables por el estallido de la guerra. El riesgo de un conflicto bélico con la Argentina era tan real y eminente para el Estado Mayor brasileño, se opuso a la construcción de un puente internacional sobre el río Uruguay que uniría a la Argentina con Brasil porque facilitaría una invasión del sur de este último país. Por otra parte, dejando de lado estas fantasías, como hemos visto la superioridad militar de la Argentina sobre Brasil era incuestionable.[12]

Durante un viaje a Rio Grande do Sul a finales de 1934 Getúlio Vargas estuvo plenamente de acuerdo con el Estado Mayor del Ejército que estaba alarmado por las "maquinaciones argentinas y paraguayas". En una conversación con Osvaldo Aranha, su ministro de Relaciones Exteriores, Vargas observó que "nuestra política ha sido una de cordial amistad con la Argentina y la abstención de la cuestión del Chaco". A pesar de los temores brasileños las relaciones entre ambos países eran cordiales. A finales de 1933, un escuadrón naval argentino zarpó en visita de buena voluntad a Brasil y Uruguay. El presidente Justo y su séquito estaban a bordo del acorazado *Moreno*. El escuadrón llegó a Río el 3 de octubre y fue recibido por una enorme multitud en procesión triunfal. El 18 de mayo de 1935, Vargas zarpó hacia Buenos Aires para devolver la visita del presidente Justo. El visitante fue recibido por una entusiasta multitud, preámbulo para lo que sería una conferencia muy productiva. Mientras tanto, las fuerzas paraguayas habían expulsado al Ejército boliviano del Chaco y amenazaban Villa Montes, un centro vital de comunicaciones y

suministros en el departamento de Tarija, en Bolivia. A estas alturas, ambos países estaban agotados y deseaban una paz inmediata. Un grupo crecientemente constituido por países mediadores que incluía a la Argentina, Brasil, Chile, Perú, Uruguay y Estados Unidos invitó a los ministros de Relaciones Exteriores de ambos beligerantes a Buenos Aires para poner fin al conflicto. Las negociaciones comenzaron a principios de mayo y lograron una distensión de tensiones existentes entre la Argentina y Brasil. Se acordaron una serie de protocolos, entre ellos, uno que preveía la construcción de un puente internacional entre la Argentina y Brasil. Justo y Vargas se reunirían por tercera vez para poner la piedra angular del puente el 8 de enero de 1938.[13]

Bolivia

El 15 de junio de 1932 las fuerzas bolivianas ocuparon el fuerte Carlos Antonio López, un puesto de avanzada paraguayo a orillas del lago Pitiantuta. Este incidente marcó el comienzo de la guerra del Chaco. En agosto los bolivianos capturaron varios fortines paraguayos en el frente central, incluyendo un pequeño puesto avanzado en Huijay (Carayá), cerca de Boquerón. El Estado Mayor del Ejército paraguayo ordenó realizar una contraofensiva y para el 7 de septiembre, Paraguay había concentrado las divisiones primera y segunda, mientras que la tercera división estaba en proceso de formación. En el intervalo, los bolivianos habían fortificado Boquerón. El asalto paraguayo a Boquerón

comenzó el 9 de septiembre. Los defensores bolivianos pudieron rechazar los ataques iniciales pero, rodeados y sometidos a un bombardeo concentrado de artillería, se rindieron el 29 de septiembre. Después de que los esfuerzos de una comisión de neutrales compuesta por Colombia, México, Estados Unidos y Uruguay no llegaron a una solución mutuamente aceptable fracasaron, el 10 de mayo de 1933 Paraguay declaró la guerra a Bolivia. Los Estados vecinos declararon su neutralidad. Brasil declaró que sus puertos estaban abiertos a ambos beligerantes, al igual que Perú. Chile decretó la neutralidad, pero permitió a Bolivia el uso sin restricciones de sus privilegios de tránsito según lo acordado el 20 de octubre de 1904. Bolivia también pudo abastecer a su octava división a través del puerto brasileño de Corumbá. La Argentina puso en práctica una política de neutralidad que era benevolente para Paraguay. Los puertos del río Pilcomayo a través de los cuales Bolivia obtenía suministros para su ejército fueron cerrados. No había poblaciones civiles en el Chaco y, de acuerdo con una definición estricta del término, todos esos bienes eran de contrabando. Luego de un aluvión de correspondencia entre Buenos Aires y La Paz, el gobierno argentino notificó a Bolivia que permitiría el envío de bienes puramente civiles a niveles de preguerra.[14]

La ascensión de Daniel Salamanca a la presidencia de Bolivia en marzo de 1931 fue un hito decisivo en las intenciones de Bolivia de ir a la guerra con Paraguay. Salamanca era un elocuente y fogoso tribuno que emprendió una enardecida campaña política abogando por esa guerra. Ningún otro gobierno en Bolivia

había sido lo suficientemente intransigente con Paraguay o se atrevió a aprovechar la enorme superioridad militar de su país sobre Paraguay, que era "la más miserable de las pequeñas repúblicas de América". Su afán por ir a la guerra era bastante evidente en sus discursos:

> Bolivia tiene una historia de desastres internacionales que debemos contrarrestar con una guerra victoriosa, para que el carácter boliviano no se haga de día en día en más pesimista. Así como los hombres que han pecado deben ser sometidos a la prueba de fuego para salvar sus almas en la vida eterna, los países como el nuestro han cometido errores de política interna y externa. Necesitamos y debemos someternos a esa prueba de fuego que no puede ser otra que el conflicto con Paraguay. Por un lado, es el único país que podemos atacar con seguridades de victoria, lo que fortalecería nuestro débil sentimiento patrio; por otro lado, la guerra haría desaparecer las fronteras partidistas, indispensable acontecimiento para terminar con la vergonzosa cadena de revoluciones caudillistas que nuestro país muestra en su historia.[15]

En enero de 1910, el gobierno boliviano solicitó oficialmente una misión militar alemana al ministro de ese país en La Paz. La misión introduciría tácticas y organización alemanas en el Ejército boliviano. En 1911 el coronel Hans Kundt llegó al país del altiplano como jefe de la misión. Se desempeñó como jefe de Estado Mayor de 1911 a 1914, cuando regresó a su país y fue destacado al frente oriental. Después del armisticio, regresó a Bolivia y reasumió el cargo de jefe del Estado Mayor del Ejército durante 1921-1926 y 1929-1930. Kundt impuso los reglamentos alemanes y forjó una fuerza temida en algunos países vecinos como

una amenaza para la paz hemisférica. Pero el Ejército boliviano no era un instrumento eficiente de guerra. Según el teniente general Ángel Rodríguez, jefe de la Sección de Operaciones durante 1931-1932:

> El Ejército boliviano ha tenido una propaganda de veinte años, como consecuencia lógica de innumerables desfiles. La gente creía en la organización de sus instituciones militares, también sabía que se jactaban de [poseer] un buen contingente de reservistas, lo que nadie sabía era que el que había organizado el Ejército lo había hecho simplemente para mostrarlo en desfiles. El Ejército era un instrumento político, nunca fue un instrumento de guerra. Varios presidentes de la República lo deseaban y lo consideraban como tal.[16]

Kundt había comandado el XIII Regimiento del Ejército Imperial Alemán en el frente oriental y ganó una prestigiosa reputación. Sin embargo, tal apreciación de las capacidades de Kundt era falsa. Cuando Kundt concibió un plan para asentar a los colonos alemanes en el Chaco, el teniente general Kabisch, un veterano del frente oriental que lo conocía bien y estaba familiarizado con su historial militar, advirtió en contra el plan. Kundt tenía una tendencia a subestimar al enemigo. En el frente oriental una y otra vez Kundt lanzó sus fuerzas contra el enemigo sin esperar reservas o el apoyo de artillería pesada. Era muy hábil en el uso del teléfono y su única orden era: "¡Adelante ! ¡Adelante!". Por su parte, el Estado Mayor boliviano subestimó totalmente a Paraguay, un país que se creía que solo podía movilizar y equipar a pequeñas fuerzas. En 1924 Kundt proclamó que, co-

mo los paraguayos eran pobres soldados, que podría tomar Asunción "con solo tres mil hombres".[17]

Esta actitud era tan común y frecuente entre los dirigentes bolivianos y la clase educada que se mencionó en un despacho del encargado de negocios norteamericano en La Paz al Departamento de Estado:

> Hay amplias evidencias de que Bolivia acogería con beneplácito una guerra con Paraguay [como] los bolivianos en general tienen una opinión baja de la capacidad militar de sus vecinos paraguayos y parecen pensar que una campaña en su contra asumiría el carácter de un picnic.[18]

Cuando sus fuerzas comenzaron a experimentar derrota tras derrota en el Chaco, Bolivia no estaba dispuesta a admitir que el oponente que había despreciado estaba mejor armado y buscó culpar de tales derrotas a la supuesta ayuda argentina a Paraguay en acusaciones ampliamente publicitadas como "injusticia".[19]

Chile

La depresión mundial afectó a Chile más severamente que a cualquier otra nación en el mundo. En octubre de 1930 las importaciones cayeron 88% respecto del nivel de 1929, y en 1932 eran menos de una quinta parte de lo que habían sido en 1929. Las exportaciones de cobre, de las que Chile derivaba más del 70% de sus ingresos, disminuyeron de más de 70 millones de dólares en 1929 a unos 3,5 millones en 1932. El desempleo aumen-

tó mientras que los salarios cayeron, y el costo de los alimentos básicos aumentó dramáticamente. Además de una situación ya sombría, se produjo un trágico fracaso de las cosechas en 1931. La cantidad de dinero en circulación inicialmente disminuyó de 500 millones de pesos por valor de 12 centavos cada uno en 1929 a 250 millones en 1931. Luego el gobierno recurrió a la inflación. Después de una ola masiva de disturbios públicos, Ibáñez renunció en julio de 1931 y abandonó el país. Según un cable de prensa de Santiago del 26 de septiembre de 1932, el desempleo aumentaba debido a que varias grandes fábricas cerraron. Para el 14 de agosto de 1932 había 126.000 desempleados registrados, lo que representaba un incremento de 40.000 con respecto a las cifras de 1931; el desempleo aumentaba a una tasa de mil personas al mes. Como si esto fuera poco, se produjo una escasez de trigo de un millón de quintales (un quintal equivale a 50 kilogramos). El gobierno autorizó la compra de 8.000 toneladas de trigo argentino para utilizarse principalmente para distribuir pan y harina entre los desempleados.[20]

Las relaciones comerciales argentino-chilenas

El intercambio comercial entre la Argentina y Chile se mantuvo en niveles mínimos hasta la depresión mundial. En 1932 se concluyó un *modus vivendi* para poner fin a lo prevaleciente guerra arancelaria entre ambas naciones. Fue de alcance modesto, pero marcó el comienzo de una nueva era en las relaciones comerciales entre ambas naciones. El 3 de junio de 1933 Carlos

Saavedra Lamas y Maximiliano Ibáñez, el jefe de la delegación comercial chilena, concluyeron un tratado en virtud del cual el gobierno argentino se comprometió a reducir los derechos de aduana sobre varios tipos, mientras que otros productos chilenos, incluidos cangrejos y mejillones, entrarían libres de impuestos. Chile, por su parte, acordó reducir los aranceles aplicados al ganado bovino argentino, extracto de quebracho, carnes refrigeradas y enlatadas. Como señaló *El Mercurio* de Chile, una guerra arancelaria con la Argentina no aportaría beneficio alguno para Chile, que sería el primer país en verse afectado por una guerra arancelaria de este tipo, ya que la Argentina no precisaba el mercado chileno. Esta era una evaluación realista de la situación. En la Argentina, el tratado también fue criticado. En el Congreso, el senador Lisandro de la Torre desestimó sus ventajas por considerarlas pequeñas e ilusorias. Debido a la depresión mundial, las exportaciones argentinas disminuyeron de 2.372,8,8 millones de m$n en1920 a 1.395,7 millones en la década de 1930. Claramente, para la Argentina el mercado chileno simplemente tenía poco que ofrecer. Antes de que la misión argentina partiera hacia Londres para entablar las negociaciones que eventualmente conducirían al pacto Roca-Runciman, el canciller Saavedra Lamas trató de reforzar la posición de los representantes argentinos concluyendo un *modus vivendi* con Chile prometiendo todo tipo de reducciones en los obstáculos al comercio. Pero el acuerdo con Chile fue simplemente una cortina de humo. La posición argentina en Londres fue reforzada en marzo de 1933 por las medidas de reciprocidad comercial implementadas por el gobierno de

Franklin Delano Roosevelt y la Cancillería británica percibió el peligro que esto representaba.[21]

En general, la opinión pública chilena estaba a favor del tratado, aunque el senador conservador Héctor Rodríguez señaló que mientras que otros productores podían encontrar nuevos mercados en otros lugares, el tratado era desfavorable para los ganaderos chilenos que no podían encontrar otros mercados y lamentaron que, "aunque el sector ganadero chileno estaba en condiciones de producir la carne más barata del mundo, con la excepción de la Argentina, desgraciadamente para nuestra industria ganadera Chile limitaba con el único país del mundo que podía producir carne aún más barata, y nuestro sector ganadero debería ser protegido".[22]

Pero hubo otros grupos que consideraron la nutrición del pueblo un imperativo ético, entre ellos el demócrata Ramón Sepúlveda Leal, quien pensaba que las medidas de protección no debían afectar el precio de los alimentos básicos ya que la gente estaba muriendo de hambre. De hecho, un informe de la Sociedad de Naciones indicaba que el 75% de los chilenos estaban desnutridos o gravemente desnutridos.[23]

El Mercurio, por su parte, estaba satisfecho de que se hubiera logrado ese acuerdo, ya que demostraba el deseo de llegar a una unión aduanera. Sin embargo, en 1935 el advenimiento de gobiernos radicales en Chile marcó el comienzo de nuevas estrategias de sustitución de importaciones, así como nuevos sistemas de cuotas, licencias y múltiples tipos de cambio. De hecho, estas políticas de sustitución de importaciones se acentuaron aún más

en 1938, cuando fue electo un gobierno del Frente Popular. Aunque el tratado de 1933 no se vio afectado, hubo la intención de mejorarlo, intención que finalmente se materializaría en el tratado de 1938. Este acuerdo, suscripto en Buenos Aires el 18 de febrero de 1938, impuso reducciones adicionales a los derechos de aduana aplicables a los productos agrícolas chilenos y al ganado argentino en pie.[24]

Cuadro 6.3: Comercio argentino-chileno, 1930-1939 (millones de dólares de 1960)

Año	Exportaciones argentinas	Exportaciones chilenas
1930	6,91	3,67
1931	1,32	1,62
1932	0,91	0,97
1933	2,30	2,70
1934	0,73	1,02
1935	1,13	0,80
1936	1,17	1,22
1937	2,23	1,36
1938	2,63	1,22
1939	2,20	1,51

Fuente: Rodrigo Mardones Zúñiga, "Chile y su comercio con Argentina, 1930-1960", *Historia* (vol. 29, 1995-1996) p. 293.

El nivel de comercio entre la Argentina y Chile fue modesto, como se aprecia en el cuadro 6.3. El declive de Chile en la posición internacional en las primeras décadas del siglo XX fue seguido por su colapso económico en 1931. Los celos del país más pequeño respecto de los más grandes se acentuaron por el crecimiento constante de la riqueza económica argentina. La arraigada desconfianza y los celos chilenos de su vecino más rico y poderoso y su permanencia deben ser aceptados como una de las realidades básicas de las relaciones internacionales sudamericanas.[25]

Las relaciones chilenas con Bolivia

Como resultado de la guerra del Pacífico (1879-1883) Bolivia perdió su costa en el Pacífico a manos de Chile y se convirtió en una nación sin litoral. La recuperación del litoral perdido ha sido una obsesión boliviana hasta el día de hoy. Bajo los términos del tratado de Ancón suscripto entre Chile y Perú el 20 de octubre de 1883, Chile ganó el control a perpetuidad e incondicionalmente de las provincias de Arica y Tacna. El artículo 3° especificaba que esas provincias serían gobernadas por Chile por un período de diez años a partir de la fecha en que se ratificara el tratado. Una vez que ese término hubiera expirado, un plebiscito determinaría si Chile o Perú conservarían el control de esos territorios. La Asamblea peruana ratificó el tratado el 8 de marzo de 1884. En mayo de 1895 Bolivia y Chile concluyeron dos tratados. El primero confirmó la posesión de Chile del antiguo litoral

boliviano. El segundo consistió en una transferencia secreta diseñada para otorgar a Bolivia un corredor al mar. Aunque Bolivia estaba ansiosa por concluir el acuerdo que por fin le concedería el corredor del Pacífico, no pudo satisfacer estas aspiraciones debido a la fuerte oposición encontrada por parte de la Argentina, Chile y Perú.[26]

El país del altiplano albergaba esperanzas de que algún día recuperaría el litoral perdido en 1879, pero ellas se desvanecieron abruptamente a mediados de 1900 por la llegada de Abraham König, el nuevo ministro, a Bolivia. Los contactos iniciales de König con el presidente José Manuel Pando y el ministro de Relaciones Exteriores Heliodoro Villazón habían sido prometedores. Siguiendo instrucciones de su gobierno, König, en una nota fechada en agosto, sugirió que, en lugar del puerto que su nación ya no estaba dispuesta a conceder, Chile emprendería la construcción de un ferrocarril que uniera Bolivia con la costa del Pacífico, concedería libre tránsito al comercio exterior boliviano y asumiría ciertas deudas contraídas por la nación andina. Villazón aceptó la oferta, pero insistió en el tema del puerto. En una forma poco diplomática, König respondió con una nota cáustica fechada el 13 de julio, advirtiendo al boliviano que su nación no debía albergar pensamientos de una guerra de venganza contra Chile. Además, el público y la prensa bolivianas se equivocaron al suponer que su nación tenía derecho a esperar un puerto en el litoral e, incluso si se le concediera tal puerto, Chile fácilmente lo volvería a tomar en caso de guerra, y cerró agregando:

> Chile ha ocupado y tomado el litoral con los mismos derechos que Alemania tenía para apoderarse de Alsacia-Lorena, con los mismos derechos con que Estados Unidos se apoderó de Puerto Rico. ¡Nuestros derechos provienen de la victoria, la ley suprema de las naciones![27]

En 1901, cuando la guerra entre la Argentina y Chile parecía inminente, Bolivia albergó esperanzas en recuperar sus territorios perdidos. Sin embargo, la controversia fue sometida al arbitraje del rey Eduardo VII del Reino Unido. Como resultado se concluyeron los "Pactos de Mayo". Las posibilidades de un conflicto entre los dos países desaparecieron, al igual que las esperanzas del país del altiplano. El tema permaneció inactivo hasta que resurgió en 1917. En su mensaje anual al Congreso de enero, el presidente Wilson incluyó una declaración en el sentido de que cada país tenía derecho a una salida directa al mar, "sea por la sesión del territorio o por la neutralización de los derechos directos de paso bajo una garantía general que asegure la paz". En el clima eufórico que prevalecía, surgió la idea de que Bolivia podría adquirir e incluso exigir un corredor a Arica, aunque nadie sabía con certeza quién o dónde se originó tal noción. El discurso de Wilson suscitó grandes esperanzas en Bolivia y llevó al gobierno a romper relaciones diplomáticas con Alemania. Como nación aliada, Bolivia ratificó el tratado de Versalles, y esperaba que la Sociedad de Naciones pudiera resolver esta espinosa cuestión. Temiendo que pudiera ser presionada para ceder un corredor al Pacífico, Chile envió una misión a La Paz y propuso que si se le concedieran preferencias comerciales favorables, Arica podría convertirse en un puerto libre ocupado pero no propiedad

de Chile. Mas los términos exigidos por Chile eran tan leoninos que la propuesta fue rechazada por Bolivia. Tal clamor por Arica continuó bajo sucesivos gobiernos liberales hasta 1920, cuando un golpe de Estado llevó a los republicanos al poder. Dado que ese partido era más properuano en su perspectiva que su predecesor, las demandas de Arica cedieron lugar por una apelación por la devolución de Antofagasta.[28]

Cuando en marzo de 1927 Vicente Rivarola, el recién nombrado embajador paraguayo, arribó a Santiago pronto se percató del ambiente cordial hacia su país prevaleciente en todas las esferas. El 20 de mayo Rivarola informó al Ministerio de Relaciones Exteriores de Asunción que ese día Daniel Sánchez Bustamante, el embajador boliviano, llamó a Carlos Silva Vildosola, editor de *El Mercurio*, un periódico que frecuentemente publicaba artículos amistosos sobre Paraguay. El diplomático boliviano expresó su sorpresa por la frecuencia con la que el periódico se concentraba en Paraguay y, sobre todo, por la parcialidad de los artículos relativos a la controversia fronteriza con Bolivia. Además, en posterior visita de Rivarola a las oficinas editoriales de *El Mercurio* Silva Vildosola puso el periódico a su disposición y añadió que este se limitó a expresar los sentimientos del pueblo chileno hacia Paraguay, "¡cuyo destino nunca nos sería indiferente!".[29]

Rivarola envió entusiastas informes de sus impresiones y experiencias en Santiago a Eusebio Ayala, presidente de Paraguay, quien respondió: "Me resulta difícil explicar la actitud chilena. Aunque sus expresiones de amistad son comprensivas y favorables para nosotros, tales manifestaciones de sentimientos son de-

masiado repentinas y obvias, la pregunta me viene a la mente: ¿de qué se trata?, ¿cuáles son sus intenciones? Como saben, en estos tiempos tales nuevas y espontáneas expresiones de simpatía hacia nosotros y en las relaciones internacionales plantean un poco de escepticismo". Rivarola contestó que Chile tenía serios problemas para resolver estas cuestiones con Bolivia y Perú, países resentidos y humillados, algo que todo chileno sabía y entendía, y, además:

> En Chile hay una desconfianza generalizada hacia Bolivia de raíces más profundas que las percibidas a primera vista, además de una simpatía natural existente hacia Paraguay nunca disminuida u obstaculizada por intereses conflictivos y usted tiene una explicación de esa simpatía que no es ni espontánea ni reciente, como se indica en su carta.[30]

En esta coyuntura, las relaciones chileno-paraguayas eran tan estrechas y amistosas que el embajador boliviano comenzó a sospechar que había una alianza entre ambos países. A mediados de septiembre Rivarola escribió al expresidente Eusebio Ayala:

> Creo que los bolivianos tienen razón, hasta cierto punto, al pensar en la existencia de una alianza entre Chile y el Paraguay, porque yo pienso lo mismo, aunque solo sea en espíritu. Sin embargo, si bien no percibo una intención real y eficaz, tal intención podría inducirse. Como le dije al presidente, podría trabajar hacia esa alianza, siempre y cuando esté autorizado y tenga reglas a cumplir. El ambiente entre los militares, que son los que gobiernan este país, está francamente a favor de una alianza entre Chile y Paraguay. Y el ejército chileno quiere una guerra venga de donde venga. No olvidemos que debemos tener en cuenta nuestra posición, la posición de Argentina y Chile con la Argentina.[31]

Aunque el hecho de que el general Ibáñez y el Ejército chileno deseaban ir a la guerra era irrefutable, algo que demostrarían con un intento frustrado de invadir la Argentina en 1930. Tales acciones no estaban motivadas por factores externos, sino por factores puramente internos. Por el momento Ibáñez no quiso comprometer la neutralidad chilena. Cuando el gobierno paraguayo encargó a Rivarola que adquiriera estopines para los cañones Armstrong comprados a Chile durante la guerra civil de 1922, el gobierno chileno respondió que no quería comprometer su neutralidad. Sin embargo, en marzo de 1929, cuando Rivarola fue transferido a Buenos Aires, cableó a la Cancillería en Asunción para enviar las especificaciones de los estopines de artillería solicitados un año antes, porque Ibáñez había ordenado a los arsenales chilenos que los produjeran. El día que partió hacia la Argentina, mientras abordaba el tren, Rivarola apunta en sus memorias que, en el día de su salida de Santiago, el gobierno chileno hizo embarcar, en el tren, junto a sus equipajes, "los seiscientos estopines que, a su llegada a Asunción, los entregó al ministro de Guerra, sin más gasto que el flete abonado al Ferrocarril Transandino".[32]

Paraguay

En diciembre de 1930, el gobierno argentino promulgó un decreto que prohibía las importaciones de yerba mate de cual-

quier procedencia y constituyó una comisión que estudiaría la cuestión y asesoraría en la adopción de medidas adecuadas de protección a la industria yerbatera del país, en constante aumento. Esta medida alarmó al gobierno paraguayo por las serias dificultades que acarrearía a su economía, ya que la yerba constituía un renglón muy importante en las exportaciones del país. En consecuencia, Vicente Rivarola se reunió con Horacio Beccar Varela, ministro de Agricultura, y luego con el presidente Uriburu. El problema se resolvió fijándose cupos para la importación, uno para Brasil y otro para Paraguay. A comienzos de 1931, el gobierno paraguayo instruyó a Rivarola para averiguar cómo recibiría el gobierno argentino un pedido para el envío de una misión militar argentina a Asunción con el propósito de tomar a su cargo la dirección de la Escuela Superior de Guerra. El presidente Uriburu y el ministro de Guerra aprobaron la solicitud con sincera complacencia. La misión fue encabezada por el teniente coronel Abraham Schweitzer, uno de los oficiales superiores más prestigiosos y prominentes del Ejército Argentino y recién graduado de la Escuela Superior de Guerra, secundado por un grupo calificado de jefes y oficiales recién egresados. La misión incluía al teniente coronel Facundo Milan Quiroga, y los mayores Roque Lanús y B. Campero. Dicha misión también incluyó una sección de aviación compuesta por el capitán Jorge Souville, el teniente Carlos Badaro y el sargento Rafael Villalba. El mayor Souville, un experto piloto de caza y estratega, asumió como director de la Escuela de Aviación Militar Paraguaya y Villalba, especialista en materia de acrobacias, como instructor. La

misión militar argentina llegó a Asunción en febrero de 1931 y las clases comenzaron en marzo. Al comienzo de la guerra, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia solicitó al gobierno argentino que retirara la misión. El 7 de agosto Saavedra Lamas informó a Rivarola que el gobierno argentino había decidido hacerlo para evitar malentendidos y no comprometer su neutralidad. La misión regresó a la Argentina el 15 de agosto, aunque el teniente coronel Schweitzer permaneció en Asunción como agregado militar argentino. Otra prueba de la predisposición del gobierno argentino para asistir a Paraguay fue una serie de becas para que oficiales navales paraguayos asistieran a la Escuela Naval Militar, para diez alumnos a la Escuela de Mecánica del Ejército y cinco a la Escuela de Mecánica de la Armada.[33]

La opinión pública argentina apoyó a Paraguay sin reservas. Una Asociación Fraternal Proparaguaya Cruz Roja fue organizada en Buenos Aires y la embajada paraguaya fue visitada por delegaciones de estudiantes universitarios, escritores, periodistas, poetas, pintores que deseaban expresar su apoyo inquebrantable. Para argentinos y uruguayos, la guerra del Chaco era una lucha de David y Goliat que inspiró simpatía y apoyo. Bolivia, un país que era visto como el agresor, tenía tres veces la población de Paraguay y recursos financieros muy superiores, por lo que muchos voluntarios viajaron a Asunción y se alistaron en el Ejército paraguayo. Vicente Almandos Almonacid, un veterano argentino de la guerra aérea en Francia, sin otros recursos, vendió las medallas que le otorgaron los ejércitos aliados para financiar su viaje a Paraguay. Almonacid, quien se convirtió en el nuevo di-

rector de la Escuela de Aviación Militar de Paraguay, organizó el Primer Grupo de Aviación, compuesto por el primer escuadrón de caza y el primer escuadrón de reconocimiento y bombardero, y un escuadrón de entrenamiento. Asimismo, redactó los primeros reglamentos para la incipiente fuerza. Benito Sánchez Leitón y Luis Tuya, dos pilotos uruguayos, fueron como voluntarios a la aviación militar paraguaya y cumplieron misiones de combate a bordo de bombarderos Potez xxv.

Varios médicos argentinos también ofrecieron sus servicios. Entre ellos, Esteban Laureano Maradona se convirtió en jefe del Hospital Naval de Asunción y también redactó las regulaciones militares de salud de Paraguay, y Carlos de Sanctis. Este último se ganó la admiración de los paraguayos durante la batalla de Toledo (diciembre de 1932) por su frialdad bajo el fuego y porque armó a los camilleros y heridos ambulantes cuando una irrupción de fuerzas bolivianas parecía inminente. Además, entre los médicos argentinos que sirvieron en la primera línea de fuego estaban Raúl Nicolini y José Arce, quienes fueron invitados por el gobierno paraguayo a reorganizar los servicios médicos del Ejército. La lista de voluntarios también incluía al mecánico Camaño, Gregorio Maciel, un conductor de ambulancia; Francisco Rodríguez Serpa Vega, quien se desempeñó como técnico especializado en comunicaciones en el Ejército paraguayo, y las hermanas Rosendi, hijas del gerente del banco El Hogar Argentino, que sirvieron como enfermeras.[34]

La genuina simpatía y admiración que Paraguay suscitaba entre los medios de comunicación y el pueblo argentino sorpren-

dió y molestó al gobierno y al pueblo de Bolivia. La opinión pública en la nación andina reaccionó como un amante rechazado, malinterpretando completamente el estado de ánimo que prevalecía en la Argentina:

> No es el pueblo, sino, según la opinión unánime, el gobierno argentino el que ha demostrado una parcialidad a favor del pueblo guaraní, lo que contrasta poderosamente con la actitud de los demás países vecinos. En las provincias del norte de la Argentina, en todas ellas, hay simpatía y verdadero afecto por Bolivia, porque la conocen y la juzgaron mejor, es allí donde el verdadero argentino [vive], ese argentino con un corazón noble, bien situado; allí piensan en Bolivia y el conflicto causado por Paraguay se juzga de manera diferente que en la Capital Federal y en la provincia de Buenos Aires.[35]

En las provincias del noroeste de la Argentina, de hecho, había cierta afinidad hacia Bolivia debido a las mismas razones prevalecientes en el noreste hacia Paraguay: lazos culturales, étnicos y económicos. Sin embargo, la supuesta simpatía hacia Bolivia fue mucho menos de lo que suponían el gobierno y el pueblo del país del altiplano. Esto quedó demostrado por el mero hecho de que en Corrientes y Misiones había tantos voluntarios para Paraguay que formaron gran parte de todo un regimiento de caballería de mil hombres. Nada de eso ocurrió en las provincias del noroeste entre aquellos que los bolivianos consideraban "los verdaderos argentinos".

Asistencia argentina a Paraguay

En 1927, la embajada de Chile en La Paz preparó un documento sobre las relaciones de Bolivia con Chile y Perú que llegó a las siguientes conclusiones:

> Si Bolivia lograra el crecimiento y el poder acordes con su extensión territorial, sería una fuente de amenazas incalculables y perturbaciones de la paz continental. Porque es un país atormentado por un delirio de persecución por parte de sus vecinos que han hecho a Bolivia víctima de continuos y enormes desmembramientos territoriales que tendrán que vengarse sucesiva o simultáneamente de Chile, Perú, Brasil, Paraguay y Argentina, pero de nosotros menos que de los demás.[36]

Los diplomáticos argentinos desconfiaban de Bolivia, cuya diplomacia era caracterizada como *fides punica* por sus vecinos. Pero, más allá de estas consideraciones, había poderosas razones económicas por las cuales la Argentina apoyaba a Paraguay. En la década de 1930, tres cuartos de todas las inversiones extranjeras en Paraguay eran argentinas. La Empresa Argentina Quebracho compró grandes extensiones del Chaco, donde criaba ganado y producía extracto de tanino para la exportación. El "barón del Chaco" era Carlos Casado, una firma argentina establecida en Paraguay en 1883 que poseía el ferrocarril más grande de la zona, una empresa de extracto de tanino, un puerto que llevaba su apellido, 3.000 leguas cuadradas de tierras en el Chaco y el estratégico ferrocarril Casado. Refiriéndose a los editores de los grandes periódicos de Buenos Aires, Harris Gaylord Warren observó que "hicieron sinceros esfuerzos para ser imparciales. Esa fue una

tarea difícil para hombres de una clase que tendría mucho que perder si Bolivia triunfaba en el Chaco".[37]

A mediados de julio, el Ministerio de Relaciones Exteriores encargó a Rivarola que obtuviera el equipo militar que necesitaba Paraguay de las autoridades argentinas. Rivarola se reunió con Saavedra Lamas, y el ministro de Guerra Saavedra Lamas escuchó atentamente al diplomático paraguayo pero lo rechazó, porque esto comprometería la neutralidad argentina. Decidido a cumplir su misión, Rivarola se reunió con el capitán Casal, el ministro de Marina, y explicó la situación. Casal lo escuchó atentamente y respondió:

> Eso no puede ser… He sido profesor de Tácticas Combinadas en la Escuela Superior de Guerra del Ejército… Todas mis clases se han desarrollado sobre la base de la amistad y la alianza entre Paraguay y Argentina en caso de conflicto. No sería justo que lo que enseñamos en teoría no se aplicara en la realidad, precisamente cuando Paraguay necesita nuestra amistad. Creo que la Argentina ni siquiera debe hacer un secreto de esa amistad, por el contrario, debe demostrarla con actitudes públicas.

Después de tomar lista de los puntos necesarios para Paraguay, Casal añadió: "Permítanme hablar mañana con el presidente y el ministro de Guerra. El ministro de Relaciones Exteriores no podría responderle de otra manera. Ha cumplido su misión. Este asunto debe tratarse fuera de la Cancillería y entre nosotros".[38]

El 30 de noviembre Rivarola mantuvo una entrevista con el presidente Justo, durante la cual el diplomático informó sobre la situación económica reinante en su país y los suministros de gue-

rra. Mientras que los suministros eran suficientes al principio, estaban mermando ahora y Paraguay no podía permitirse comprar material suficiente para reemplazar lo que se perdió, destruyó o desgastó en combate, mientras que Bolivia estaba "armada hasta los dientes". Justo lo escuchó con gran interés y expresó sus puntos de vista sobre la amistad argentino-paraguaya y la necesidad de continuar y preservar estos lazos. Entonces Rivarola procedió a leer una lista de materiales urgentemente requeridos por el gobierno paraguayo. El presidente se levantó y le dijo: "Deme la lista de materiales, señor ministro, y cálmese: Paraguay no saldrá de esta guerra disminuido de ninguna manera".[39]

Poco después de la batalla de Boquerón, el Ministerio de Guerra de Paraguay le pidió a Rivarola que enviara dos mil ampollas de suero antitetánico y mil de suero antigangrena. Rivarola fue a ver al presidente Justo, quien lo refirió al doctor Sussini en el Departamento de Higiene. Los medicamentos fueron entregados, y el Departamento abrió una cuenta corriente para Paraguay.[40]

En 1927 el gobierno paraguayo había adquirido una serie de ametralladoras pesadas en Estados Unidos, pero estas fueron entregadas gradualmente y a un ritmo penosamente lento. El 21 de diciembre de 1932 los bolivianos lanzaron una contraofensiva. El general Kundt había decidido destruir la pequeña quinta división en Nanawa, eliminando así la amenaza para el sector Saavedra-Muñoz y despejar un camino hacia el río Pilcomayo. En consecuencia, para equipar sus fuerzas, el gobierno paraguayo se vio obligado a comprar material usado "en un país extranjero"

que, como los bolivianos sospechaban, era la Argentina. Se trataba de 106 ametralladoras Maxim modelos 1891 y 1898 que fueron retiradas del servicio en la década de 1920.[41]

El Séptimo Regimiento de Caballería General San Martín

Una nota al Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia de parte de la embajada boliviana en Buenos Aires de fecha 18 de noviembre de 1933 informó que acababan de recibir una carta de un informante anónimo con sede en Goya (Corrientes) que decía que treinta ciudadanos argentinos habían abandonado la ciudad para unirse al Ejército paraguayo después de que cada uno había recibido una suma de dinero antes de partir. Después de recibir un informe similar fechado el 24 de noviembre, Julio A. Rodríguez, el embajador boliviano, envió otra carta de protesta al ministro de Relaciones Exteriores Saavedra Lamas, quien respondió que se estaba organizando en Goya un regimiento compuesto por voluntarios argentinos para apoyar a Paraguay, y que el gobierno argentino había prohibido y evitado el contacto con esa organización.[42]

El presidente y miembros de la Casa Argentina, un centro cultural y social en Asunción para residentes argentinos en Asunción, ofrecieron al Estado Mayor del Ejército paraguayo formar un regimiento de caballería compuesto por voluntarios de las provincias limítrofes de Misiones y Corrientes. En la época colonial, Corrientes fue fundada y colonizada por paraguayos. Después de la guerra de la Triple Alianza y las frecuentes re-

voluciones que azotaron Asunción desde la década de 1870 hasta la década de 1920, numerosos paraguayos se establecieron en Corrientes y Misiones por razones económicas o políticas. Los correntinos, misioneros y paraguayos hablaban la misma lengua guaraní, y la misma sangre fluía por sus venas. Dado este grado de afinidad, el deseo de apoyar a Paraguay era muy natural. El Estado Mayor aceptó la propuesta y la unidad que se estaba organizando se convirtió en el séptimo regimiento de caballería. A sugerencia de los miembros de la Casa Argentina, la nueva unidad fue designada Séptimo Regimiento de Caballería General San Martín. La unidad estaba compuesta por unos mil oficiales y hombres organizados en cuatro escuadrones de caballería y fue destinada a integrar la Séptima División. El 1 de enero de 1933 el Séptimo fue enviado a Corrales, donde se enfrentó a 3.000 hombres de la Novena División de Infantería Boliviana apoyada por aviones y artillería. Fuertemente superado en número, bajo fuego graneado y rodeado, el regimiento se vio obligado a retirarse rompiendo las líneas enemigas por una carga de bayoneta. El regimiento luchó con distinción a través de la guerra y en la batalla de Campo Vía (diciembre de 1933), donde capturó dos tanques Vickers bolivianos.[43]

El 30 de agosto de 1932 Post Wheeler, el embajador estadounidense en Asunción, informó que había recibido información de fuentes confiables de que "allí llegaron hace cinco días 2 millones de cartuchos de munición de ametralladora y fusil, varios miles de mantas y otros materiales de arsenales argentinos, y que más habrá de llegar esta semana". El tema de la ayuda militar ar-

gentina a Paraguay fue discutido durante una reunión entre el presidente Justo y Rivarola. El embajador comentó que, aunque la situación militar era favorable, cuanto más el Ejército paraguayo se internara en el Chaco, mayores serían las dificultades, ya que la escasez de material iba en aumento, especialmente de proyectiles de artillería y aviones. Justo respondió que el Ejército no tenía aviones para darles, ya que los Bristol solicitados dieron pésimos resultados en servicio. En una reunión posterior, el ministro de Guerra informó al diplomático que solo había una pequeña cantidad de proyectiles de artillería Schneider disponibles; sin embargo, 2.000 proyectiles Krupp estarían disponibles siempre que sus dimensiones y las de Schneider fueran compatibles.[44]

En 1932 los agentes paraguayos compraron dos aviones civiles de segunda mano de fuentes privadas en la Argentina: un Curtiss Robin y un Waco. En noviembre de ese año, la facción constitucionalista en la guerra civil brasileña necesitaba desesperadamente establecer su propia fuerza aérea para contrarrestar a la poderosa aviación del gobierno federal. Entre los aviones adquiridos, se contaban diez bombarderos de reconocimiento Curtiss Falcon O-1E armados en la planta de montaje de la Curtiss-Wright en Santiago. Uno de estos aviones que experimentó problemas con el motor se entregaría más tarde. La entrega se llevó a cabo por aire a través del territorio argentino y paraguayo. El 24 de agosto, el Falcon conducido por Guillermo Hillcoat, un piloto argentino, realizó un aterrizaje forzoso en Concepción, Paraguay, y fue confiscado por las autoridades. En servicio con Paraguay fue modificado, con la adición de un cubrecabina, y empleado

como avión de enlace. El 24 de mayo de 1933, la embajada boliviana envió una nota de protesta al Ministerio de Relaciones Exteriores de la Argentina denunciando la venta de un Curtiss Travel Air a un cierto señor Espinoza, un agente paraguayo, el 17 de mayo y que el avión en cuestión había sido llevado a Paraguay por Guillermo Hillcoat. En respuesta a ese memorándum, el Ministerio de Relaciones Exteriores indicó que el avión entregado por Hillcoat estaba destinado a ser ambulancia. El 7 de julio la embajada boliviana se quejó de la presencia de un avión de guerra Curtiss O.1F. "perteneciente a Paraguay" en el aeropuerto de Morón. En realidad, el avión había sido vendido a un señor Orsini por la antigua planta de la Curtiss en Santiago. Orsini, conocido en Buenos Aires como "señor Jones", era un teniente de la aviación militar brasileña que se unió a los rebeldes durante la revolución constitucionalista. Orsini adquirió armas y equipos en la Argentina y Chile, pretendiendo ser "paraguayo".[45]

En aquellos tiempos la Argentina carecía de una industria de armamentos. La fabricación de armas de infantería, proyectiles de artillería y explosivos, como se verá en el capítulo 7, no comenzaría hasta 1939. Con la excepción de las ametralladoras Maxim, Paraguay no recibió otras armas de la Argentina. Paradójicamente, la principal fuente de suministro de la nación guaraní fue el Ejército boliviano, un hecho que puede constatarse en numerosos informes del agregado militar estadounidense en Paraguay. A medida que las fuerzas bolivianas se retiraban, sus equipos, capturados o abandonados, complementaban los disminuyentes materiales paraguayos. Al comienzo de la guerra, el

Ejército paraguayo poseía 21.363 fusiles y carabinas, 408 ametralladoras ligeras y pesadas, 59 piezas de artillería y 24 morteros, y en julio se ordenaron cantidades adicionales. A lo largo del conflicto Paraguay pudo reequipar sus fuerzas con materiales capturados. El botín de guerra era inmenso: 28.030 fusiles, 700 pistolas ametralladoras, 1.727 ametralladoras ligeras, 935 ametralladoras pesadas, 30 piezas de artillería, 96 morteros y una enorme cantidad de municiones, valorado en más de 10.000.000 de dólares.[46]

El Ejército boliviano se topó con serias dificultades para operar sus equipos y se quejó de la calidad de las armas adquiridas a Vickers. Según un informe de la legación británica en La Paz, la simple razón era el más absoluto desconocimiento por parte de los bolivianos de estos materiales. Gran parte del material que fue abandonado por inútil podría haber sido reparado con un simple destornillador. Thomas Wewege Smith, un mercenario británico que revistaba en la fuerza aérea boliviana, consideró que las normas de mantenimiento eran grotescamente inadecuadas.[47]

La asistencia militar de la Argentina a Paraguay también se extendió a la inteligencia obtenida a través del espionaje. Dada la naturaleza de la topografía de la frontera argentino-boliviana, era un asunto sencillo para alguien con un par de prismáticos observar y proporcionar datos sobre las unidades bolivianas, moral, equipo y desplazamientos de tropas. A lo largo de la frontera argentina, numerosos agentes lograron detectar el desplazamiento de fuerzas andinas al pasar por la carretera de Villazón a Tarija.

Durante la guerra, las unidades criptográficas del Ejército Argentino monitorearon, interceptaron y descifraron mensajes secretos de radio bolivianos que fueron remitidos al Estado Mayor paraguayo. Los criptógrafos del Ejército Argentino estaban equipados con algunas de las primeras máquinas de encriptación "Enigma" adquiridas por la Comisión de Asistencia Financiera y Logística.

A principios de agosto de 1934 Paraguay se encontraba en una situación financiera muy difícil. Las operaciones militares estaban prácticamente paralizadas por la falta de municiones y transporte. El 9, después de una recepción dada en honor a un dignatario visitante, el presidente Justo invitó a Rivarola a una conversación privada y preguntó sobre la situación en el Chaco. Rivarola resumió la situación en el frente sucintamente. Justo prometió ayudar, y el 29 al gobierno paraguayo lo autorizó a negociar un préstamo por 4.000.000 de pesos m$n. Un préstamo sin intereses del Banco Nación fue concertado en secreto. En octubre, la suma de 180.000 libras esterlinas fue depositada en la cuenta de Paraguay en París, seguida de una segunda cuota que elevó el total a 4.000.000 de pesos m$n. Funcionarios del gobierno argentino a cargo del control de cambios concedieron a Rivarola una tasa favorable, Paraguay pudo obtener un beneficio de 600.000 pesos m$n. Estos fondos permitieron a Asunción comprar camiones y otros materiales esenciales para resucitar la máquina de guerra. Anteriormente, en 1933 se concertaron préstamos de 10.000.000 pesos m$n de particulares y empresas que realizaban negocios en Paraguay. En 1934 se agregó uno por

6.226.072 pesos m$n otorgado por el Banco Nación. Por lo tanto, el total de préstamos argentinos a Paraguay ascendió a 16.626.072 pesos m$n o, a la cotización extraoficial, 6.542.026 dólares.[48]

Paraguay dependía totalmente de la Argentina para sus requerimientos de gasolina y derivados del petróleo. YPF le entregaba mensualmente 5.000 latas (de cinco litros cada una) de gasolina y 400 toneladas de fueloil. Estos combustibles fueron transportados por buques de la Compañía Argentina de Navegacion Ltda., la línea Mihanovich, que monopolizaba el transporte entre Asunción y Buenos Aires con una extensa flota de vapores grandes y pequeños, buques de motor y barcazas de ganado. Al comienzo del conflicto, el tráfico entre la Argentina y Paraguay estaba prácticamente limitado a los envíos destinados a la Cruz Roja Paraguaya y al Ministerio de Guerra. La línea Mihanovich otorgó al gobierno paraguayo una reducción del 50% en el pago en efectivo de los cargos por flete. A petición del gobierno paraguayo la línea le prestó el uso de los vapores *Corumbá* y *Cuyabá* que se utilizaron para transportar a los enfermos y heridos a hospitales en zonas de retaguardia.[49]

Paraguay también dependía de la Argentina para proyectiles de artillería; 3.000 fueron proporcionados aparentemente de forma regular. A medida que el Ejército boliviano fue empujado de vuelta a los márgenes más occidentales del Chaco, Villa Montes, una importante base de suministros, protegida por aviones y abundante artillería, Comanchaco (el Alto Mando del Ejército Paraguayo en el Chaco) concibió un plan para destruir solo el

puente sobre el río Pilcomayo que unía esta base con la ruta a Oruro y La Paz, y bloquear y destruir esa importante base de suministro. Para lograr este objetivo Comanchaco decidió emplear los cañones de doble montaje de 120 mm que equipaban a los cañoneros de la clase *Humaitá*. Estas piezas, con un alcance máximo de 22.000 metros, tenían un alcance máximo superior al de la artillería boliviana. Por lo tanto, los cañones deberían ser desmontados y/o transportados a Yrúa, un punto situado a 15 kilómetros de Villa Montes y a 800 kilómetros de Asunción, para destruir el puente. Para lograr este objetivo, todos los puentes del ferrocarril Casado debieron ser reforzados. Sin embargo, la Marina paraguaya tenía una cantidad limitada de proyectiles de 120 mm. Actuando bajo instrucciones del gobierno paraguayo, Rivarola solicitó 3.000 de estos proyectiles en mayo de 1935. El 30 de ese mes notificó al presidente Ayala que 3.000 proyectiles para el ejército y 2.600 proyectiles de 120 mm serían enviados por vapor al día siguiente. Como epílogo de este interesante episodio, tanto los cañones como los 2.600 proyectiles estaban listos para entrar en acción cuando se supo que se había acordado cese de hostilidades y que se habrían de celebrar reuniones para acordar la paz. La guerra había terminado, y la torreta fue transportada a Asunción y montada nuevamente a bordo del *Humaitá*.[50]

Tratativas de mediación argentino-chilenas

Las relaciones entre la Argentina y Chile durante el período 1920-1930, al menos superficialmente, aparentaban ser cordiales. Como hemos visto, el comercio entre las dos naciones no fue muy significativo en términos monetarios. Hubo muchos en Chile que, como Francisco Encina, culpaban a la Argentina por el declive de Chile, resentían el espectacular crecimiento de su economía, su población y su riqueza y envidiaban el florecimiento que se extendía a todas las facetas de la vida cultural en la nación argentina. La mayoría de los chilenos estaban resentidos por el creciente prestigio e influencia de la Argentina entre los países vecinos. Esta actitud no pasó desapercibida para el agregado militar estadounidense, quien en uno de sus informes periódicos resumió: "A los chilenos no les gusta que la Argentina sea considerada la nación líder sudamericana y están celosos de cualquier acción que pueda tomar para asumir tal posición ante el resto del mundo".[51]

Cuando se considera esta mentalidad, sumada al plan chileno de invadir la Argentina en 1930, un plan que fracasó cuando las concentraciones de tropas y aviones fueron detectadas por aviones de guerra argentinos, y el telegrama del embajador paraguayo a Chile enviado a su gobierno advirtiendo que los militares que gobernaban en Chile estaban dispuestos a ir a la guerra contra cualquiera, el contenido del siguiente telegrama del ministro estadounidense en La Paz al secretario de Estado no debería sorprender a nadie:

> Anoche el jefe del Estado Mayor en respuesta a la investigación explicó que la razón de la actitud de su gobierno con respecto a los cuatro países se basó en el conocimiento de que la mayoría de los informes de las supuestas intenciones agresivas de Bolivia se originaron sea en Argentina o en la legación argentina aquí, y en cuanto a Chile me informó con la más estricta confianza que el ministro chileno hace solo unos días insinuó que su gobierno vería favorablemente una alianza militar con Bolivia, explicándome que la situación política y económica en Chile era tal que solo una guerra podía prevenir un desastre.[52]

La Comisión de Neutrales, un grupo compuesto por Colombia, Cuba, México, Estados Unidos y Uruguay, entendió que como requisito previo para un alto el fuego Paraguay insistiría en la desmilitarización. En consecuencia, el 15 de diciembre los neutrales presentaron un plan que pedía un alto el fuego 48 horas después de la ratificación y una retirada de las fuerzas de Paraguay al río homónimo y de Bolivia a una línea entre Ballivián y Vitriones. Paraguay se opuso enérgicamente ya que la retirada propuesta dejaría a Bolivia en una posición estratégica ventajosa al tiempo que limitaba a Paraguay al río. Bolivia naturalmente encontró el plan aceptable, pero el esfuerzo de los neutrales para resolver el conflicto fracasó. El gobierno estadounidense se congratuló cuando el 9 de enero Chile denegó el tránsito para un cargamento de material de guerra para Bolivia, que asumió que era una represalia por la negativa de este último país a considerar la reciente propuesta de Chile. El 26 de enero de 1933 Miguel Cruchaga Tocornal, ministro de Relaciones Exteriores de Chile, propuso reunirse con Carlos Saavedra Lamas en una conferencia en Mendoza el 1 de febrero, para unificar esfuerzos y elaborar un

plan para lograr la paz en el Chaco. El 25 de enero el gobierno chileno pidió al presidente Eusebio Ayala que indicara si Paraguay prefería que la Argentina y Chile tomaran la iniciativa en las próximas negociaciones en Mendoza, pero Ayala declinó responder. El embajador americano en Santiago opinó que el pedido chileno indicaba que, en la reunión a celebrarse en Mendoza, Saavedra Lamas y Cruchaga Tocornal evaluarían una propuesta concreta.[53]

A pesar de las posiciones irreconciliables de los beligerantes, el gobierno argentino continuó sus esfuerzos para lograr la paz. A finales de diciembre de 1932, el doctor Ruiz Moreno, jurisconsulto del Ministerio de Relaciones Exteriores, recibió la misión confidencial de viajar a Asunción y mantener conversaciones con Eusebio Ayala, para hallar una solución. Ruiz Moreno sugirió la suspensión de hostilidades, la retirada paraguaya al río Paraguay, mientras que Bolivia habría de retirar sus fuerzas a Ballivián y Roboré. Solo destacamentos de policía civil quedarían en la zona de operaciones. Se someterían la cuestión a la Corte Mundial y los prisioneros serían devueltos. Al recibir esta propuesta, el gobierno boliviano la rechazó, alegando que someter el diferendo al arbitraje no resolvería el problema en el fondo.[54]

Mientras tanto, tras los infructuosos esfuerzos de los neutrales, Julio A. Gutiérrez, el ministro boliviano de Relaciones Exteriores, informó al embajador estadounidense que Chile estaba ansioso por mediar sin ninguna ayuda de los países vecinos, y que Bolivia estaba siendo presionada a aceptar con la amenaza implícita de que, en caso de que se negara, se prohibiría la entre-

ga de municiones a través del puerto de Arica. Además, Gutiérrez le indicó a Feely que el gobierno boliviano sufría la presión argentina y la chilena, pero no se oponía a los esfuerzos de mediación ofrecido por los neutrales.[55]

Saavedra Lamas y Cruchaga Tocornal se reunieron en Mendoza el 1 de febrero de 1933, afirmando amistad en términos generales. Los dos ministros de Relaciones Exteriores firmaron un documento secreto relativo a la disputa del Chaco. Preveía la presentación a la decisión arbitral en su totalidad la cuestión del Chaco; el tribunal se establecería en el plazo de un mes. Si hubiera diferencias con respecto a la zona que se sometería a arbitraje, estas se someterían a la Corte Permanente de Justicia Internacional para una opinión de consulta. Además, ambas partes declararían el fin de las hostilidades, y aceptarían desmovilizar y reducir sus fuerzas a sus niveles de tiempo de paz. Como se acordó, ambas partes retirarían sus fuerzas: Paraguay al río Paraguay, Bolivia a Ballivián y Roboré. En otras palabras, a la línea indicada por la Comisión de Neutrales en la Conferencia de Washington. Además, Chile y Argentina consultarían con Brasil y Perú de conformidad con su entendimiento del 6 de agosto de 1932, que preveía una acción conjunta.[56]

El 14 de febrero el encargado de negocios chileno, el señor Cohen, se entrevistó con Francis White, presidente de la Comisión de Neutrales y leyó un telegrama de Cruchaga Tocornal diciendo que había llamado por teléfono a Río ese mismo día y se enteró de que Brasil había respondido favorablemente a los gobiernos de la Argentina y Chile respecto del acta de Mendoza y

el plan de paz para el Chaco, por lo que aguardaba la respuesta de Perú. Dado que la embajada del Perú en Washington trabajaba estrechamente con la de Chile, también esperaba una respuesta favorable de Perú. Todo parecía augurar una pronta solución al engorroso conflicto del Chaco cuando, en un viraje en su política, el gobierno chileno anunció que permitiría el pasaje de armas destinadas a Bolivia a través del puerto de Arica. El ministro estadounidense en Asunción supo que el 18 de febrero el embajador paraguayo telegrafió al presidente Ayala que el ministro estadounidense en Santiago había llamado a Cruchaga varias veces para preguntarle por qué se estaban retrasando los envíos de armas. Pero esto era solo una excusa pueril que fue fácilmente expuesta. Hull se contactó con Wheeler para informarle que el ministro en Santiago no había actuado por iniciativa propia. Ayala naturalmente desconfiaba de la buena fe de Chile. El presidente creía que Santiago deseaba que Bolivia permaneciera ocupada con Paraguay por razones relacionadas con la situación entre Colombia y Perú. Además, el gobierno chileno era el propietario del ferrocarril y sus ingresos, y esto era un tema de consideración.[57]

A principios de febrero, cuando Rogelio Ibarra, embajador paraguayo en Perú, pasaba por Santiago de camino a Asunción, se reunió con el presidente Alessandri y Cruchaga Tocornal. Tanto el presidente como su ministro le aseguraron a Ibarra que la oferta de mediación chilena no tenía por objeto obstaculizar otros esfuerzos de mediación. Ambos le pidieron que asegurase a Saavedra Lamas que el restablecimiento de la paz estaba en sus

manos, que podía aceptar o modificar las bases de la mediación o incluso proponer otras, con la seguridad de que el gobierno chileno estaría dispuesto a cooperar con él. Alessandri estaba aún más efusivo cuando le dijo directamente a Ibarra: "Dígale al ministro Saavedra Lamas que en una acción conjunta tengo en mis manos una manera de obligar a Bolivia a aceptar soluciones conciliadoras".[58]

Aunque, aparentemente, las relaciones chileno-paraguayas eran o parecían ser cordiales, el presidente Ayala desconfiaba de las intenciones de Chile. En cuanto a Bolivia, años atrás el gobierno boliviano, que ejercía un control absoluto de la prensa, instigó una feroz campaña antichilena en la llamada "Cadena Patriótica", que instaba al pueblo a proseguir así: 1) no comprar ningún artículo chileno; 2) evitar todo contacto con "esa raza maldita pues en cada chileno hay un espía"; 3) inculcar en cuantos se pueda el odio a Chile; 4) boicot general a Chile, y 5) "Si usted es boliviano y ama a su patria, no entregue su dinero al enemigo de Bolivia".[59]

La Séptima Conferencia Panamericana

En la Séptima Conferencia Panamericana que se convocó el 3 de diciembre de 1933 se discutieron dos temas importantes: controles discriminatorios que obstruían el comercio, como los muros arancelarios levantados por Estados Unidos durante 1921-1922 que afectaron al 80% o de las exportaciones argenti-

nas a Estados Unidos, el pacto antiguerra propuesto por Saavedra Lamas en el que condenó las guerras de agresión, se abogó por la solución pacífica de controversias internacionales de cualquier tipo y declaró que las cuestiones territoriales no debían resolverse por la violencia entre las partes contratantes. El secretario de Estado Stimson había rechazado la invitación de la Argentina a firmar el pacto. La Argentina, por su parte, se había negado a firmar el pacto de Kellogg. Con pleno conocimiento de la Sociedad de Naciones, Saavedra Lamas preparó una nueva fórmula de conciliación basada en su propio pacto antibélico, coincidiendo con la sugerencia de Hull de que todas las demás repúblicas americanas deberían ser invitadas. Esta propuesta obtuvo el apoyo de Brasil y Estados Unidos, que copatrocinaron esta fórmula, que finalmente fue ratificada por Estados Unidos en marzo de 1934.[60]

Oficiales chilenos en el Ejército boliviano

Si bien en 1932 ya había algunos oficiales chilenos sirviendo en el Ejército boliviano, eran pocos en número. Eso cambiaría con el regreso de Arturo Alessandri a la presidencia, pues un número de oficiales conectados a la Junta Militar, y otros, que se opusieron a la creación de las Milicias Republicanas establecidas en 1932 como contrapeso a las fuerzas armadas, dimitieron. A principios de 1934 dos exoficiales del Ejército chileno, el capitán Luis Benavidez Domínguez y el teniente E. Labus Ortiz, se inscribieron en el Ejército boliviano en la embajada boliviana en

Santiago. Fueron atendidos por el secretario de la legación y por el teniente coronel Miguel Candia, el agregado militar Boliviano. Estos formaban parte de un primer grupo de dieciocho oficiales chilenos de los 95 primeros contratados por el Ejército boliviano, aunque finalmente el total llegaría a 107. El más conocido de ellos fue el teniente coronel Aquiles Vergara Vicuña, quien se incorporó en octubre de 1934 y fue designado comandante de artillería del primer cuerpo de Ejército, y más tarde se convirtió en subdirector de la Inspección de Artillería durante unos días, hasta que fue asignado como comandante de artillería de la Cuarta División y finalmente jefe de operaciones del tercer cuerpo de Ejército.[61]

Otro jefe chileno, el teniente coronel Ricardo Contreras, fue nombrado jefe de Estado Mayor de la Segunda División de Caballería durante unas semanas, luego asignado a Villa Montes, una base boliviana en las extremidades occidentales del Chaco. Otros oficiales chilenos eran el teniente Alfredo Emilio Espinosa Morales, quien encabezó la Sección de Operaciones del Cuerpo de Caballería; los tenientes coroneles Julio Labbé Jaramillos e Ignacio Aliaga González, los mayores Daniel Fuenzalida, Manuel Irrabázabal Benavente, Aníbal Cavada de la Fuente, Pablo Barrientos Gutiérrez, Juan del Villar Araya, y hubo pilotos como el mayor Roca y el capitán von Bischophausen, que revistaron en la aviación militar boliviana, para nombrar solo algunos.[62]

Mientras tanto, el encargado de negocios argentino en La Paz informó que los oficiales contratados (chilenos) fueron recibidos por el general Blanco Galindo y numerosas personas. Los mani-

festantes gritaron "¡Viva Chile!" y "¡Muerte a la Argentina y el Paraguay!". Los oradores, dos oficiales de alto rango retirados, manifestaron que Bolivia había derrotado no solo a Paraguay sino a la Argentina, ya que ya no estaba sola, pues ahora tenía una alianza con Chile. Agregó que el ministro de Defensa boliviano Echenique era un empleado asalariado de las empresas de nitratos e, indirectamente, uno de los hombres que planificaron la contratación de funcionarios chilenos. Finalmente, que había fuerte influencia chilena en las esferas gubernamentales bolivianas.[63]

En la tarde del 30 de mayo, el embajador chileno en Buenos Aires entregó al canciller Saavedra Lamas un telegrama de Cruchaga Tocornal invitándolo a iniciar nuevos esfuerzos de paz con los países vecinos –Brasil, Perú– y proponiendo que la sede de las conferencias fuera Santiago. Saavedra Lamas respondió que Bolivia y Paraguay debían ser consultados previamente, entendiendo que este último estaba muy molesto por los oficiales chilenos que servían en las fuerzas de Bolivia, añadiendo que la Convención de La Haya prohibía el alistamiento en los países neutrales, que Paraguay podría oponerse a cualquier esfuerzo chileno para mediar y, además, que Paraguay había trasladado o planeaba trasladar su ministro en Santiago.[64]

Pero, además de contratar a oficiales chilenos que fueron incorporados al Ejército boliviano, el gobierno de Bolivia también contrató a trabajadores que serían empleados en las minas de estaño. Cuando estos hechos llegaron a la prensa de Asunción, la gente reaccionó y protestó airadamente. El gobierno paraguayo,

sin embargo, estaba dispuesto a aceptar a Chile y Perú como mediadores, a pesar de que era consciente de que el Ejército boliviano estaba comandado por oficiales chilenos cuya mayor experiencia le estaba costando a Paraguay muchas bajas.[65]

La prensa paraguaya criticó al gobierno chileno por su actitud antineutral en el conflicto del Chaco, acusando a Chile por haber facilitado el transporte de material de guerra a Bolivia y que, más particularmente, había actuado en connivencia dentro de su territorio en el reclutamiento sistemático de oficiales para el Ejército boliviano y de hombres para reemplazar a los que ahora servían en el frente previamente empleados en las minas de estaño y otras industrias bolivianas. Cuando el gobierno chileno quedó ofendido por tales críticas, las relaciones entre Paraguay y Chile eran muy tirantes y la ruptura parecía inminente, el 7 de agosto el secretario de Estado Hull envió un telegrama a Hugh Gibson, ministro norteamericano en Río, expresando su preocupación por la amenaza de ruptura de las relaciones entre Chile y Paraguay. En primer lugar, porque una ruptura final de las relaciones impediría la resolución pacífica de la controversia del Chaco y, en segundo lugar, debido al efecto desfavorable posterior en las relaciones entre la Argentina y Chile. En consecuencia, instruyó a Gibson para que preguntara al gobierno brasileño si consideraba conveniente que sus respectivos embajadores en Asunción y Santiago preguntaran si los gobiernos de Chile y Paraguay se harían cargo de los buenos oficios de Brasil y Estados Unidos. Gibson respondió el 9 que el embajador brasileño en Santiago tenía instrucciones de proceder tan pronto como su co-

lega estadounidense estuviera listo, pero que el embajador estadounidense todavía estaba sin instrucciones.[66]

El 10 de agosto Hull envió un telegrama para informarle que el embajador estadounidense en Santiago había sugerido que Estados Unidos, ora trabajando solo o en conjunto con la Argentina y el Brasil, se esforzaba por persuadir a Paraguay para que hiciera una declaración pública en el sentido de que consideraba infundados los ataques contra el gobierno chileno y que tenía plena confianza en la fidelidad de Chile y sus obligaciones como país neutral. Además, que el embajador argentino le había detallado los esfuerzos realizados por Saavedra Lamas para evitar una ruptura entre Chile y Paraguay.[67]

Finalmente, el 17 de septiembre, representantes de Brasil, Chile, Paraguay y Estados Unidos se reunieron con Saavedra Lamas en la Casa Rosada. Rivarola y el embajador de Chile expresaron su profundo agradecimiento a Saavedra Lamas y a los representantes de Brasil por la oferta de buenos servicios, se refirieron al incidente como cerrado y que los "lazos profundos y tradicionales [entre ambas naciones] no habían sido afectados". En el intervalo, el Congreso chileno aprobó una ley que hacía ilegal el reclutamiento en su territorio. ¿Qué diría Mark Twain de esta obvia farsa? "Una de las diferencias sorprendentes entre un gato y una mentira es que un gato tiene solo nueve vidas."[68]

El incidente entre la Argentina y Chile

El 14 de marzo de 1935 el encargado norteamericano en Buenos Aires contó por cable al secretario de Estado que el ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina le había informado esa tarde que los gobiernos argentino y chileno estaban haciendo nuevas tratativas de paz entre Bolivia y Paraguay en las que los países vecinos, Argentina, Brasil, Chile y Perú, desempeñarían un papel importante. Los detalles de ese plan se verían en la Sociedad de Naciones. Luego, después de algunos párrafos adicionales, el informe continuaba diciendo: "En este momento se produjo el ligero incidente diplomático entre la Argentina y Chile que ahora es de dominio público".[69]

El incidente en cuestión fue provocado por la publicación el 29 de febrero en *El Mercurio*, el principal periódico chileno, de una entrevista con el presidente chileno Arturo Alessandri que causó muchos comentarios acalorados en ambos lados de los Andes y en Paraguay. Aunque la sugerencia de una visita presidencial emanó de la Cancillería chilena, Alessandri sugirió que provenía de la Argentina, pero la investigación de este autor no respalda tal afirmación. En la entrevista, con respecto a la idea de una visita del presidente Justo a Chile, Alessandri declaró:

> Las visitas presidenciales se habían acordado en principio, pero no pueden tomar lugar mientras los problemas en común no se resuelvan de antemano. El momento actual en Estados Unidos no es adecuado para las festividades pomposas [mientras que haya] problemas para resolver. Aquí hay tres problemas: el Chaco, el canal de Beagle y el Ferrocarril Transandino, que innumerables intentos diplomáticos no han sido capaces de resolver de manera justa. Los diplomáticos europeos saben cómo cubrir con una capa de hermosas flores con la daga dibujada. En Estados Unidos debemos seguir

el camino opuesto, debemos hablar con claridad y sinceridad. Esta masacre del Chaco, indigna de América debe terminar, debe ser extinguida por la razón o por la fuerza. La paz del Chaco está principalmente en manos de las cancillerías argentina y chilena.[70]

Estas observaciones eran de por si inflamatorias, suficientemente burdas y no pretendían ser complementarias o conciliadoras. Los comentarios hechos a la prensa por Agustín Edwards, editor de *El Mercurio*, exministro chileno de Londres y expresidente de la Sociedad de Naciones, echaron aún más leña al fuego:

Debo declarar que no entiendo la política que sigue el doctor Saavedra Lamas, tan diferente de la que hemos conocido en la época del presidente Alvear, del presidente Yrigoyen, y para ir aún más lejos de los presidentes Figueroa Alcorta, Roca y tantos otros que siempre hicieron de la franqueza, la rectitud y los compromisos internacionales un verdadero culto, La impresión que recibimos de lejos es que el señor Saavedra Lamas es una de esas personas llamadas maquiavélicas, con profunda injusticia histórica. Y digo con injusticia porque Maquiavelo nunca empleó los procedimientos que las generaciones posteriores han bautizado con su nombre.[71]

Antes de examinar las razones detrás de estas declaraciones singulares y provocativas, examinemos el carácter y la personalidad del hombre que las hizo, Arturo Alessandri. El historiador chileno Ricardo Donoso nos da un análisis muy penetrante de su perfil psicológico:

La política chilena ha girado en torno a Alessandri durante veinte años. Esto ocurrió porque en realidad es un hombre de las más grandes condicio-

nes para el caudillo político, habilísimo, lleno de gran simpatía personal cuando quiere atraer, desenfrenadamente audaz, de oratoria apropiada para atraer multitudes, y el más sentido para captar corrientes de opinión. Sus amenazantes bravatas tragicómicas son inocuas para los tímpanos de sus hijos, de Cornelio Saavedra, del intendente Bustamante y de Waldo Palma, que están tan acostumbrados a oírlas como oyen el constante ruido de los automóviles que pasan por la calle de Morandé, pero resultan peligrosas cuando las escuchan un dócil gobernador de un departamento o un capitán de Carabineros que no delibera. Es una inmoralidad política total, sana y virginal que le permite realizar, sin obstáculos, los cambios más contradictorios, todos los cuales tienen muchísima utilidad práctica, como diría Maquiavelo. Dentro de él conviven, en perfecta armonía, un italiano y un loco. El italiano utiliza a maravilla la amenaza de sus locuras y el loco tiene el buen cuidado de exaltarse con astucia italiana. ¡Cuántas veces los partidos se han prestado a ser juguetes suyos por miedo a sus arrebatos! Considera a Chile como una especie de chacra suya y el gobierno como un objeto doméstico de uso personal, y está persuadido de que el poder le pertenece por derecho divino y que puede disponer de él por acto testamentario.[72]

Estas declaraciones bulliciosas y las alusiones despectivas hechas sobre la personalidad del ministro de Relaciones Exteriores argentino naturalmente causaron algo de alboroto. Cruchaga se solidarizó con la posición de Alessandri, pero no con las declaraciones del periodista. Alessandri argumentó que la solución de la cuestión del Chaco estaba en manos de las cancillerías de Santiago y Buenos Aires. Saavedra Lamas no compartía esta opinión y deseaba la intervención de Brasil, Estados Unidos y otros países que habían participado en los intentos de hallar una solución.[73]

¿Qué había realmente detrás de todo esto? Rivarola vio la respuesta con bastante claridad, cuando por cable su gobierno; Chile querrá la batuta; una actitud decidida de la Argentina bastará

para que la envaine". El arrebato de Alessandri sugirió que había dado rienda suelta a un sentimiento reprimido de celos de la creciente amistad entre la Argentina y Brasil. El ministro argentino en Chile regresó a Buenos Aires en respuesta a las instrucciones del ministro de Relaciones Exteriores. Mientras tanto, el presidente Justo respaldó las acciones de Saavedra Lamas en una declaración a la prensa:

> Mi ministro ha declarado las circunstancias y los hechos con exactitud y solo puedo expresar la absoluta solidaridad que siento por todo su comportamiento que ha sido un honor para mi gobierno por la altivez y precisión manifestada por sus acciones, mis instrucciones e ideas.[74]

Siguiendo esta declaración, La Moneda respondió con una nota de Cruchaga Tocornal unos días más tarde, que equivalía a una disculpa:

> Debo declarar por mi parte que Chile continuará, como hasta hoy, colaborando en toda gestión pacificadora, cualquiera su origen. Me place sobremanera estar de acuerdo en este, como en otros puntos, con el doctor Saavedra Lamas cuando dice que seguirá adelante con afán en todas partes, donde haya un sentimiento noble en ese sentido, especialmente con la República Argentina.

Una carta de Eugenio Martínez Thedy, ministro de Uruguay en Chile, dirigida a Rivarola durante el incidente entre Chile y Paraguay, resumió mejor la situación en frases cortas pero precisas que también se aplican al incidente provocado con la Argen-

tina por Alessandri y el eventual resultado: "Hoy Chile está en una posición muy secundaria para influir en la solución del problema y sus derivaciones". La creencia de Alessandri de que la Argentina y Chile por sí mismos podían traer la paz al Chaco era simplemente ilógica. Bolivia no confiaba en la Argentina y el Paraguay desconfiaba de Chile. La paz en el Chaco se logró por fin mediante un esfuerzo conjunto entre los gobiernos de la Argentina, Brasil, Chile, Perú, Estados Unidos y Uruguay, que es precisamente lo que Saavedra Lamas pretendía, como demuestra la correspondencia diplomática.[75]

En el frente de combate

El gobierno boliviano ordenó la movilización y esperaba poder establecer un ejército de cien mil hombres, ya que el Ejército paraguayo estaba cerca ya del río Parepetí y los campos petroleros. A medida que las tropas paraguayas avanzaban en el Chaco, fueron recibidas en guaraní por los remanentes étnicos de invasiones precolombinas. El 28 de enero el camino a Villa Montes fue cortado. Entre el 14 al 16 de abril, el Ejército boliviano lanzó una ofensiva limitada que recuperó parte del terreno perdido, pero a costa de fuertes bajas. A pesar de la inferioridad numérica, las líneas paraguayas no eran más débiles que las bolivianas. Sin embargo, nuevos ataques a Villa Montes fueron realizados. El colosal esfuerzo realizado por ambos beligerantes los había agotado. Un nuevo grupo de mediadores, ahora integrado por la

Argentina, Brasil, Chile, Perú, Estados Unidos y Uruguay, invitó a los ministros de Relaciones Exteriores de las dos naciones en conflicto a Buenos Aires para mediados de mayo. El 12 de junio de 1935 se firmó un protocolo en esa ciudad argentina y la paz regresó nuevamente al Chaco.

Relaciones argentino-chilenas después de la guerra del Chaco

En enero de 1937, tras extensas maniobras en Golfo Nuevo, la flota argentina de alta mar –compuesta por los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*, los cruceros *Almirante Brown* y *25 de Mayo*, cinco grandes y modernos destructores y un petrolero– llegó a Valparaíso el 26 y permaneció hasta el 30 de enero en una visita oficial, para celebrar el cuarto centenario de ese puerto. La visita de la flota argentina fue una sorpresa para el gobierno y el pueblo chilenos. La Oficina de Relaciones Exteriores de Chile no recibió una solicitud de entrada en aguas chilenas hasta el 20 de enero. Durante los cinco días de la visita, los oficiales y las tripulaciones listadas fueron objeto de una hospitalidad educada y correcta, pero claramente no cordial. Aunque los periódicos abundaron en referencias floridas a la "hermandad" y la solidaridad, con la "gran nación hermana", la visita de la flota argentina no fue interpretada como un gesto amistoso. Oficiales de la Armada chilena en Valparaíso opinaron que la Argentina quería contrarrestar el efecto que esta visita podría haber tenido sobre una po-

sible aproximación entre Brasil y Chile. Para la opinión pública chilena, la facilidad con que la flota argentina llegó a Magallanes revivió un viejo temor de que este remoto territorio pudiera ser objeto de agresión argentina. Uno de los resultados de la visita del escuadrón argentino ha sido la rápida formulación de planes por parte del Ministerio de Defensa para adquirir dos nuevos cruceros. La flota chilena ha sido durante mucho tiempo deficiente en cruceros. Para rectificar esta situación, el Almirantazgo quiso aprovechar la impresión provocada por la reciente exhibición del poder naval argentino. Debido a la situación de astringencia económica prevaleciente, los nuevos cruceros tan ardientemente deseados por Chile nunca se materializaron. La flota zarpó hacia el puerto de El Callao en Perú y regresó a Puerto Belgrano en febrero.[76]

El 14 de octubre de 1936, un decreto presidencial especial estableció la Sexta División de Infantería del Ejército Argentino. La clase de 1937 fue incrementada en 3.000 reclutas para obtener suficiente personal para la nueva división. El sector occidental de la provincia de Buenos Aires junto con las provincias de La Pampa, Neuquén, Río Negro, Santa Cruz y Tierra del Fuego, que formaban la región patagónica, un área por largo tiempo descuidada, ahora estaría protegida por la Sexta División. Como es de esperar, esto resultó en comentarios adversos en la prensa chilena sobre este aumento en el tamaño del Ejército, así a las razones para tener tropas estacionadas en la Patagonia. En su edición del 30 de abril de 1937 *La Vanguardia*, órgano oficial del Partido Socialista Chileno, citó comentarios publicados en el

diario *La Opinión* que reflejaban la preocupación y el temor suscitados en Chile por lo que realmente eran meras medidas defensivas:

> Mentes belicosas están presionando a las autoridades argentinas para que militaricen la Patagonia y estimulen un movimiento antichileno poniendo en peligro la paz en América. Spruille Braden, el embajador estadounidense, ante la Conferencia de Paz del Chaco estaba bien informado sobre la opinión pública chilena a través de su residencia allí ayuda. Aunque la Sexta División del Ejército fue supuestamente organizada para resguardar a la Patagonia y para demostrar a los habitantes de la zona en cuestión que no eran descuidados por el gobierno argentino, lo mismo podría haber sido mejor si la administración civil hubiera sido enviada a la Patagonia.

Braden agregó que enviar al Ejército y construir carreteras y edificios militares levantó sospechas chilenas. Era bien sabido que muchos colonos chilenos, hasta tiempos recientes, habían registrado a sus hijos (nacidos en la Argentina) como ciudadanos chilenos debido a las dificultades para completar estos trámites ante las autoridades argentinas. En Chile la creación de la Sexta División es un acto truculento por parte del Ejército y del Ministerio de Relaciones Exteriores. Resentían de la riqueza de la Argentina en comparación con la pobreza chilena, que no ayudaba mucho a las relaciones, ya que la evidencia en apoyo de la opinión chilena puede ser inducida por el reporte de los argentinos más jóvenes que dicen con confianza que la guerra con Chile es inevitable. El premio es, por supuesto, la indefensible porción chilena de Tierra del Fuego, asignada a ella en virtud del Tratado de 1906 (sic). Obviamente, con tal sensación ya existente la or-

ganización de la 6a. división no va a aliviar o mejorar las cosas entre los dos países. La respuesta inmediata de Chile fue la apropiación de 100.000.000 de pesos chilenos.[77]

Si bien la suma parecería imponente (3.051.572 dólares estadounidenses al cambio vigente), gran parte del material adquirido dio pésimos resultados, como veremos. En cuanto a Spruille Braden, este personaje pasó su infancia en Chile y regresó a Estados Unidos para su educación. Después de graduarse como ingeniero en minería, regresó a Chile, donde conoció y se casó con una joven de clase alta. No es de extrañar que sus informes estén muy coloreados por sus conexiones y antecedentes chilenos.[78]

El agregado militar de Estados Unidos tenía una razón mucho más plausible para la creación de la nueva división:

> Se cree que la Argentina desea nacionalizar esta parte del sur de su país donde hay tantos chilenos viviendo ilegalmente en esas tierras, y para proteger a los argentinos nativos que están en condiciones de inferioridad numérica por los bandidos itinerantes, supuestamente chilenos, que viven del robo. Sin embargo, se cree que la Argentina no es del todo altruista en este asunto. Desde el punto de vista militar, envidia la posición estratégica de Chile en el estrecho de Magallanes y desde el punto de vista económico desea territorios al sur de Santa Cruz y al oeste de Tierra del Fuego, que cada día son más valiosos, y se dice que los argentinos se están infiltrando en un número creciente. Se ha dicho que Chile es un país que necesita dinero en la actualidad, bien podría vender esa tierra a la Argentina por un buen precio, en lugar de esperar que eventualmente ese país las absorba. Su ubicación es tal que sería muy difícil para Chile defenderla en caso de que la Argentina se apoderara de ella.[79]

Cabe preguntarse cómo alguien realmente serio podría creer en semejante tergiversación, en semejante exageración de los hechos.

Uruguay

El 7 de julio José María Cantilo, ministro argentino en Montevideo, informó al presidente uruguayo José Luis Gabriel Terra que poco antes de que el crucero *Uruguay* zarpara de Montevideo para participar en las festividades en honor a la independencia argentina, un exoficial del Ejército Argentino, que había sido procesado y ahora era un fugitivo de la justicia militar, había sido recibido cordialmente por los oficiales de esa nave. En una entrevista con el embajador estadounidense en Buenos Aires, Saavedra Lamas explicó que un número considerable de refugiados políticos argentinos en Uruguay habían iniciado una campaña de propaganda activa contra el gobierno del presidente Justo. El oficial en cuestión era el general Severo Toranzo, quien había participado en un complot radical sofocado en febrero de 1931 (sic) que tuvo lugar en Córdoba en el que también estaban involucrados treinta o cuarenta suboficiales. Aparentemente, antes de que esa nave zarpara, Toranzo fue transferido a otra. José M. Cantilo, el ministro argentino, comunicó el hecho al presidente uruguayo, en plena creencia de que esta acción había sido tomada sin su conocimiento, pero pronto descubrió que Terra ya lo sabía. A pesar de esta acción de la Armada uruguaya,

los oficiales del barco fueron bien recibidos, y fueron invitados a asistir a todas las funciones relacionadas con las celebraciones del Día de la Independencia. Además, Saavedra Lamas declaró que, si Uruguay llegara a cortar relaciones diplomáticas, sería porque temía que el gobierno argentino protestara enérgicamente por el recibimiento con todos los honores que una nave de guerra uruguaya había acordado a un fugitivo de la justicia.[80]

El 13 de julio el embajador argentino fue notificado por el embajador uruguayo de que, en vista "de la actitud de las autoridades argentinas hacia el crucero uruguayo durante la visita de ese buque de guerra a Buenos Aires y considerando que esa actitud constituía un agravio a la dignidad uruguaya y a la bandera de ese buque de guerra, el gobierno había decidido romper las relaciones diplomáticas con la Argentina y retirar su embajador en Buenos Aires". Al día siguiente, un consejero de la embajada uruguaya llamó al embajador norteamericano en Buenos Aires y preguntó si esa embajada llevaría los intereses uruguayos durante la ruptura de relaciones diplomáticas con la Argentina.[81]

Dicha ruptura probó ser muy impopular en Uruguay y el gobierno de Terra se hallaba en una posición cada vez más embarazosa. Como método para guardar apariencias, el ministro de Relaciones Exteriores uruguayo sugirió un "intercambio de saludos" (a las respectivas banderas), pero creía que dichos saludos debían acordarse de antemano. En reunión con el embajador Robert Woods Bliss celebrada en su residencia, Saavedra Lamas explicó que tales bases eran infundadas y que el gobierno uruguayo se hallaba en una posición muy equívoca de la que solo

podía desenredarse con una franca desaprobación de un procedimiento tan extemporáneo. Además, el ministro de Relaciones Exteriores argentino explicó a Bliss que, lejos de mostrar una actitud antiamistosa hacia el buque uruguayo, las autoridades argentinas y especialmente las autoridades marítimas habían cumplido estrictamente con el protocolo establecido hacia un buque de una nación amiga. Saavedra Lamas concluyó diciendo que, además de tal acción inconveniente, el gobierno uruguayo tan inoportunamente había cometido repetidas infracciones al derecho internacional y al penal al permitir que los fugitivos políticos argentinos exiliados en territorio uruguayo se dedicaran a actividades sediciosas. Saavedra Lamas se refirió a un incidente ocurrido algunos años antes en Río de Janeiro, cuando el gobierno brasileño protestó contra la recepción de un político refugiado brasileño a bordo de un buque de guerra estadounidense; el gobierno estadounidense se disculpó de inmediato y relevó al comandante. Saavedra Lamas añadió que la oferta de buenos oficios hecha por Estados Unidos era bienvenida, pero que Uruguay primero debía hacer un gesto de desaprobación de sus acciones. Un buque de guerra argentino había sido enviado para escoltar el buque de guerra uruguayo a Buenos Aires, como lo había hecho en 1922 con el acorazado brasileño *Minas Gerais*, con un escuadrón naval británico bajo el almirante Cappertown, con el almirante alemán von Reuter y con el príncipe Umberto II. Informó al secretario de Estado que, alentado por las críticas dirigidas contra el gobierno uruguayo y con la esperanza de la renuncia de Blanco, insistió ahora en una franca retracción por

parte de Uruguay como condición *sine qua non* para la mediación de Estados Unidos. Bliss era de la opinión de que la Argentina había aprovechado la ocasión para inducir a Uruguay a tomar medidas que aparentemente había fallado enforzar, es decir, mantener un control estricto sobre los refugiados políticos argentinos. Una vez aclarada la situación, el gobierno uruguayo decidió restablecer relaciones diplomáticas con la Argentina. Para ello, nombró a Juan José Amézaga como agente confidencial. El 12 de septiembre, Amézaga afirmó que las declaraciones hechas después de la ruptura de las relaciones habían convencido al gobierno uruguayo de que tales acciones (por parte del gobierno argentino) no habían tenido las intenciones que se atribuían y que, por consecuencia, su gobierno estaría complacido de reanudar las relaciones diplomáticas con la Argentina si el gobierno argentino deseaba hacerlo. El ministro estadounidense en Uruguay confirmó que las relaciones entre ambas naciones habían sido reanudadas efectivamente tras un intercambio de notas negociadas por Amézaga. Otra tormenta en un pocillo de café finalmente había terminado.[82]

España

En el transcurso de la guerra civil en España, la embajada argentina se convirtió en una de las legaciones que recibieron un número considerable de personas que solicitaban asilo, y se distinguió por la actitud resuelta e inteligente mostrada por su per-

sonal mientras realizaba una misión humanitaria de este tipo. La embajada no solo concedió asilo en Madrid, sino también en Guipúzcoa, que constituyó el único caso de asilo diplomático formal concedido fuera de la capital española. Además, también logró llevar a cabo una evacuación temprana de los refugiados manteniendo excelentes relaciones con las autoridades republicanas, y también ejerció una política de asilo naval a bordo de buques de guerra argentinos enviados a puertos españoles en el Mediterráneo.[83]

Al estallar la guerra civil, Diego García Mansilla, embajador argentino, decano del cuerpo diplomático, junto con la mayoría de los otros diplomáticos, estaba en San Sebastián, la capital veraniega de España. A fines de mes, la mayoría de los jefes de legaciones extranjeras se habían trasladado a San Juan de Luz, en suelo francés, menos García Mansilla, que permaneció en su residencia de verano en San Sebastián. Para el 24 de julio ya había concedido asilo a cinco personas. Sin embargo, a principios de agosto, su posición se hizo más difícil. Las autoridades locales bloquearon su cuenta bancaria y se negaron a transmitir sus comunicaciones telegráficas. A través de M. Herbette, el embajador francés, García Mansilla se puso en contacto con el gobierno argentino, que a través de la embajada española en Buenos Aires y su encargado de negocios en Madrid presentó una severa nota de protesta y solicitó la evacuación de refugiados a través de la ruta terrestre más cercana o el puerto más cercano. El 5 de agosto, la situación del embajador argentino llegó a una etapa crítica, cuando el alcalde de Zarauz, en nombre del comité local del

Frente Popular, exigió que García Mansilla entregara a Cándido Arozena, de no hacerlo, amenazaba con irrumpir en la residencia del embajador por la fuerza. García Mansilla logró superar este desafío con una energía notable informando al alcalde que un ataque a su residencia resultaría en la ruptura de las relaciones diplomáticas entre la Argentina y España. Además, para evitar un ataque contra su residencia estaba dispuesto a solicitar la protección del buque de guerra alemán *Albatros*, anclado en las inmediaciones.[84]

Afortunadamente, quienes solicitaron asilo en la residencia de García Mansilla abordaron el *Albatros* el 10 de agosto, y fueron escoltados al puerto por el propio García Mansilla. También se practicó el asilo diplomático colocando varias casas alquiladas para albergar refugiados bajo la protección de la bandera argentina. A fines de 1936 estas residencias albergaban a trescientas personas. Pronto se les unieron más de doscientos refugiados adicionales en la legación uruguaya, que estaba bajo la protección de la bandera argentina, cuando en septiembre de 1936 el gobierno uruguayo rompió relaciones con la República Española después de que tres hermanas del vicecónsul uruguayo fueran asesinadas en Madrid. En ausencia de García Mansilla, Edgardo Pérez Quesada, el encargado de negocios argentino, actuó en su nombre. Era un hombre de suaves modales que demostró gran compostura, flexibilidad y tacto en los momentos más difíciles. Se trataba de un hábil negociador con considerables influencias a su disposición. Pérez Quesada puso a disposición las naves de guerra en caso de que las autoridades republicanas quisieran evacuar a sus

familias, lo que hicieron en algunos casos. Pérez Quesada gestionó muy discretamente las entregas de carne vacuna argentina en un momento en que los alimentos eran muy escasos en la zona republicana.[85]

Asilo naval

Durante la guerra civil, buques de guerra de varias naciones ya desplegados o enviados a aguas españolas practicaron asilo naval. La caótica situación en la zona republicana y el creciente número de refugiados en la embajada argentina y sus anexos llevaron a Pérez Quesada a pedir a su gobierno que enviara un buque de guerra a aguas españolas. El gobierno acogió con beneplácito la idea y asignó al crucero *25 de Mayo* para cumplir esta misión. El crucero partió de Puerto Belgrano el 8 de agosto y llegó al puerto de Alicante el 22. Alicante estaba en la zona republicana, y había más de treinta chekas (o checas) solamente en esa ciudad. El nombre "cheka" derivaba de las iniciales rusas "VchK", que significan "sección especial". Se trataba de centros de detención donde los presos eran sometidos a sesiones de tortura prolongadas y terribles, lugares de los que los encarcelados rara vez salían vivos.[86]

El 27 de agosto el crucero zarpó hacia Génova con un contingente de más de cien refugiados, en su mayoría argentinos, pero incluyendo una docena de españoles. El 3 de septiembre el barco navegó de nuevo, haciendo cuatro viajes adicionales, tres a Mar-

sella y uno a Lisboa, llevando a otros 451 evacuados a bordo, de los cuales 110 eran españoles.

"Tripulaciones de refuerzo"

La tripulación del *25 de Mayo* pronto logró granjearse la buena voluntad de las autoridades locales y de la Guardia Roja que vigilaba el puerto de Alicante a través de diversos medios. Estos incluían el regalo de cajetillas de cigarrillos, ya que el tabaco era escaso en ambas zonas, las habilidades personales y persuasivas de los marineros argentinos e incluso el soborno. La forma preferida de embarcar a aquellos refugiados cuyas vidas estaban en peligro y ponerlas a salvo de las "atenciones" de la Guardia Roja a bordo del crucero eran las llamadas "tripulaciones de refuerzo". Los que buscaban asilo a bordo del buque de guerra argentino estaban vestidos con uniformes de marineros de esa nacionalidad, proporcionados por los miembros de la tripulación que fueron a Alicante en libertad. Estos marineros llevaban dos uniformes, uno encima del otro, y llevaban una gorra adicional en sus bolsillos. Los equipos de rescate generalmente consistían en cinco hombres que regresaban tarde en la noche. De esta manera sencilla pero efectiva los marinos argentinos lograron salvar a más de doscientos hombres, entre ellos un oficial del acorazado republicano *Jaime I* y a Diego Hidalgo, un exministro de guerra español.[87]

La tarea de transportar a tantos a bordo del crucero se hizo relativamente fácil debido a la simpatía y el respeto ganados por su

tripulación no solo por las afinidades culturales y lingüísticas, sino también debido a un error periodístico afortunado. Después de un ataque nocturno de los bombarderos nacionales, la radio y la prensa de Alicante difundieron la noticia de que, durante la incursión, las baterías antiaéreas del *25 de Mayo* abrieron fuego, dañando y dispersando a los aviones atacantes, un error que el comandante del *25 de Mayo* se encargó de no corregir. El artículo creó una impresión que se extendió rápidamente por Alicante. Según los medios de comunicación, la tripulación del crucero estaba compuesta de ardientes y activos defensores de Alicante contra los ataques aéreos enemigos. Esto ayudó enormemente al comandante y a la tripulación de la nave a llevar a cabo su tarea humanitaria.[88]

El *25 de Mayo* fue reemplazado por el destructor *Tucumán*, que se reunió con el crucero en Alicante el 5 de noviembre de 1936. En el curso de su misión, el *Tucumán* evacuó a 1.489 personas, en su mayoría españoles, aunque había varios ciudadanos argentinos, así como de distintas nacionalidades sudamericanas. Otras fuentes, sin embargo, elevan el número de evacuados en más de 2.000. Entre los exiliados españoles más prominentes rescatados por los marinos del *Tucumán* se hallaban Ramón Serrano Suñer, cuñado del general Francisco Franco y futuro ministro del Interior, su esposa e hijos. Serrano Suñer subió a bordo en enero de 1937, disfrazado con el uniforme de un cabo de la Armada Argentina. La mayoría de los transportados huían de las autoridades o milicias en el apogeo del reinado del terror en la zona republicana. El 31 de mayo el gobierno argentino ordenó a la nave

regresar. En su último viaje, el destructor embarcó 75 refugiados en Alicante y los desembarcó en Lisboa. El 4 de junio el *Tucumán* zarpó rumbo a Marsella, donde fue aclamado por una multitud de refugiados españoles. El 30 de junio, el *Tucumán* dejó caer anclas en el puerto de Buenos Aires y fue recibido por una gran multitud en reconocimiento a su servicio.[89]

Alemania

En 1929 Alemania suministraba el 12,2% de sus exportaciones a la Argentina y absorbía el 17,2% de las exportaciones del país sudamericano. Estas cifras habían caído al 8,2% y al 9,7% en 1932-1934 y a 6,9% y 8,5% en 1935. Las razones de esta baja del comercio fueron los controles monetarios impuestos por la Argentina, que practicaba una política de "comprar a quienes nos compran", mientras que en Alemania el gobierno nacionalsocialista trató de lograr autarquía en ciertas materias primas anteriormente importadas para frenar el drenaje sufrido por sus reservas de divisas. Sin embargo, la introducción de ASKI (Auslander Sonderkonten für Inlandszahlung, "cuentas especiales extranjeras para pagos internos"), o marcos de compensación, que solo podían ser utilizados por los demás países para comprar productos alemanes, estimuló las exportaciones a América del Sur.[90]

Aunque los vehículos de motor alemanes eran ciertamente de alta calidad, simplemente no podían competir con productos estadounidenses similares. Sin embargo, Alemania retuvo algunas

ventajas en la producción y exportación de maquinaria para la industria metalúrgica por su gran calidad. El valor de esas exportaciones creció de 12.700.000 dólares en 1924 a 27.700.000 en 1927. Durante el mismo período, las exportaciones norteamericanas de maquinarias aumentaron de 14.600.000 dólares a 25.400.000. En América Latina, Alemania no solo recuperó el lucrativo mercado del que había disfrutado antes de la Gran Guerra, sino que sus exportaciones de maquinaria industrial crecían constantemente. Solo en 1924-1926, la Argentina importó 7.655.000 dólares en maquinarias metalúrgica alemanas. En 1931 importó maquinaria industrial por un valor de 23.080.779 pesos oro, de los cuales 9.230.472 procedían de Alemania, 6.091.585 de Estados Unidos y 3.812.255 de Gran Bretaña.[91]

Como ya hemos visto, en 1936 el gobierno argentino llamó a licitación para adquirir aviones modernos de combate y entrenamiento para el cuerpo aéreo del Ejército. El único concursante alemán en la categoría de bombardero bimotor fue descalificado después de fallar las pruebas de carreteo.[92]

Mientras tanto, el gobierno argentino requería un avión de escuela elemental adecuado para el cuerpo aéreo del Ejército, así como para los clubes aéreos civiles. El Focke-Wulf Fw 44J fue seleccionado. Este avión era un biplano biplaza empleado por las escuelas de pilotaje de la Luftwaffe durante toda la guerra. Fueron adquiridos veinte de estos aparatos.[93]

Sin embargo, cuando Alemania no obtuvo contrato alguno durante el concurso de 1936, los resultados no fueron bien recibidos en Berlín. Por lo tanto, miembros del gobierno alemán in-

tentaron someter a los funcionarios del gobierno argentino a diversas formas de presión, alternativamente ofreciendo incrementar el comercio entre ambos países o amenazando con suspender todo el comercio. Al menos una carta en tonos furiosos fue enviada al Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército. Pero cuando los alemanes se dieron cuenta de que estos métodos eran inútiles, una invitación del ministro de Aviación del Reich, Hermann Göring, fue enviada al general de brigada Armando Verdaguer, el comandante del cuerpo aéreo del Ejército, para visitar Alemania y sus industrias aeronáuticas a expensas del Reich. Verdaguer aceptó la invitación y partió en diciembre de 1937 con su esposa, hija, dos sirvientes y su ayudante judío de habla alemana. Los pasajes y gastos de vida de todas estas personas fueron pagados por el Tercer Reich. La historia del ayudante judío es bastante interesante porque demostró hasta qué extremos el gobierno del Reich llegaría en aras de promover sus planes de penetración comercial en América del Sur. Al principio, la visa para el ayudante fue rechazada. Sin embargo, el brigadier Verdaguer fue inflexible e insistió en que se permitiera que su ayudante favorito lo acompañara y condicionó que todo contrato dependería de ello. Después de un retraso de varias semanas, los deseos del brigadier prevalecieron. Los alemanes expidieron una visa especial al intérprete y ayudante. Durante todo el viaje el ayudante fue la mano derecha de Verdaguer, incluso cuando este fue presentado oficialmente a Adolf Hitler y al comisionado del Reich para la Aviación y comandante en jefe de la Luftwaffe, Göring.[94]

En una fiesta de despedida, tal vez por vergüenza, sin previa autorización alguna del gobierno argentino, Verdaguer ordenó cinco trimotores Junkers Ju-52, tres bimotores entrenadores Focke-Wulf Fw 58 y el derecho a fabricar el motor Bramo que impulsaba al Fw 44J. Comprensiblemente, cuando el general regresó a la Argentina fue relevado de su cargo. Mientras tanto, no hacía falta ser adivino para poder darse cuenta del olor a pólvora que imperaba en Europa a fines de la década de 1930. Las autoridades de YPF decidieron incorporar nuevos buques tanque en astilleros alemanes. El primero de estos, el *13 de Diciembre*, con un porte bruto de 11.328 toneladas, fue ordenado al astillero Deutsche Werft AG Bet. Finkenwrdern de Hamburgo, Alemania. Este buque probó ser plenamente satisfactorio en servicio. En consecuencia, YPF cursó una orden con los astilleros Blohm und Voss de Hamburgo para un buque-tanque de 11.803 toneladas, el *San Jorge*, que fue entregado en 1938. El astillero interesó al capitán Luis Sáenz Germain, comisionado por YPF, quien vigiló su construcción, en la compra de cuatro buques adicionales de 13.500 toneladas de porte bruto cada uno. Lamentablemente, funcionarios del Ministerio de Hacienda rechazaron la oferta, ya que consideraron esta compra "un despilfarro extravagante", por lo que no otorgaron el necesario permiso de importación.[95]

Las cifras reflejan los niveles del intercambio comercial de 1937. Sin embargo, indican claramente el desarrollo del creciente intercambio entre la Argentina, Estados Unidos y Alemania. Las cifras de exportación e importación de 1937 entre la Argentina y Estados Unidos son particularmente altas, debido a ciertos

factores, algunos excepcionales. Las firmas estadounidenses ganaron todas las categorías en el concurso de aviones de 1936 organizado por el gobierno argentino. En consecuencia, en 1937 la Argentina fue el mejor cliente de aviones norteamericanos. Además, durante 1935-1937, debido a graves sequías, Estados Unidos importó grandes cantidades de cereales argentinos, por lo que durante un breve período la Argentina vendió a Estados Unidos más de lo que compraba. Obviamente, se trata de condiciones temporales, ya que ningún país puede renovar su flota aérea cada año, ni el otro puede verse continuamente afectado por sequías. Por lo tanto, en 1938 el comercio entre Estados Unidos y Argentina volvió a sus niveles tradicionales. El ascendente nivel del intercambio entre Alemania y Argentina fue motivo de gran preocupación para el gobierno estadounidense. Sin embargo, tales temores resultaron ser infundados, ya que la Segunda Guerra Mundial interrumpiría el floreciente intercambio comercial entre Alemania y Argentina.[96]

En la década de 1930 Alemania instituyó al marco ASKI en su intercambio, pero las importaciones se financiaban solamente con compras realizadas en Alemania por países extranjeros, y no con escasas divisas. De esta manera, Alemania acumuló saldos favorables, realizando importantes compras. Durante 1937 y 1938 compró 50.000 toneladas de carne vacuna anuales a la Argentina. Sin embargo, este tipo de compras solo podrían ser pagadas por adquisiciones argentinas en Alemania. Cuando los Ferrocarriles del Estado abrieron una licitación para 64 locomotoras eléctricas diésel –de las cuales 40 eran de carga y 24 de manio-

bras–, 900 vagones de carga, 40 vagones dormitorios y equipos ferroviarios varios, Baldwin, Pullman y General Electric presentaron ofertas, pero el contrato fue para empresas alemanas, si bien los precios ofertados por General Electric habían sido más bajos. Sin embargo, las empresas alemanas lograron la orden y Alemania adquirió productos argentinos por valor de 15 millones de pesos, incluyendo 100.000 toneladas de trigo, 8.000 toneladas de lana y cantidades menores de otros exportables argentinos. Las empresas norteamericanas, amargadas, se quejaron de que esta orden habría proporcionado empleo a diez mil trabajadores. En todo caso, estalló la guerra y el contrato fue cancelado a fines de 1939.[97]

La única aerolínea argentina, Aeroposta Argentina SA, todavía era controlada parcialmente por intereses franceses, aunque subsidiada por el gobierno argentino. A mediados de la década de 1930, por un decreto promulgado el 24 de marzo de 1933 el gobierno aumentó el subsidio de la aerolínea a 180.000 pesos por mes. Las finanzas de la aerolínea aun así se hallaban en precario estado. En 1937 llegó la salvación para Aeroposta, cuando el Grupo Pueyrredón, una empresa comercial que controlaba bancos, compañías de seguros y otros negocios, ofreció comprar la aerolínea. El 1 de febrero de 1937 Aeroposta pasó al control del Grupo Pueyrredón, que el 14 de octubre dispuso el suministro de tres trimotores Junkers Ju 52 a través de la cooperación con Deutsche Lufthansa, la aerolínea nacional alemana. Aeroposta también empleó mecánicos de Lufthansa y las instalaciones de la empresa en el aeropuerto de Quilmes, su nueva terminal norte.

Los nuevos trimotores Junkers permitieron a Aeroposta mantener las rutas troncales patagónicas que se extendían hacia el sur hasta Río Grande, en el Territorio Nacional de Tierra del Fuego, a 2.300 kilómetros de Buenos Aires. La adquisición de los trimotores Junkers mejoró drásticamente las comunicaciones aéreas, ya que el nuevo avión ofrecía mayores velocidades y más capacidad de pasajeros que los antiguos aviones Laté franceses.[98]

Un decreto ejecutivo del 24 de diciembre de 1936 creó la Dirección General del Material del Ejército (DGME) constituida por la Dirección de Arsenales y la Dirección de Fábricas Militares. La DGME no perdió tiempo y estableció la Fábrica Especial de Aceros del Ejército en julio de 1937 y emitió convocó una licitación para instalar dos nuevas plantas: la Fábrica Militar de Pólvora y Explosivos y la Fábrica Militar de Proyectiles de Artillería. Las negociaciones por estos contratos fueron prolongadas y agotadoras, e I. G. Farben se vio obligada a competir contra las propuestas de Dupont y Bofors. Por último, después de que el gobierno alemán accediera a una garantía de apoyo financiero y a ayudar a coordinar la compra de materiales en Europa, la Pulver Fabrik Koln-Rottweil, una filial de I. G. Farben, ganó el contrato por valor de 7 millones de dólares (alrededor de 5,2 millones de Reichsmarks) por la Fábrica de Pólvora y Explosivos. Los alemanes priorizaron el proyecto. Sin embargo, el inicio de la Segunda Guerra Mundial impidió la entrega de maquinarias esenciales que se retuvo en los puertos europeos. Finalmente, los británicos concedieron un Navicert al transporte Pampa, de la Armada Argentina, que llevó el equipo para la fábrica de pólvora

consignada al Ministerio de Guerra argentino en marzo de 1942. El Navicert era un permiso emitido por funcionarios británicos autorizados, generalmente agentes consulares, eximiendo ciertos cargamentos del peligro de ser confiscados o registrados por buques de guerra británicos.[99]

Italia

A lo largo de la década de 1930 el saldo del intercambio ítalo-argentino era generalmente favorable para Italia. La entrega de dos cruceros para la Armada Argentina en 1931 y tres submarinos en 1933 por valor de 2.460.000 de libras esterlinas (11.880.180 de dólares) y 624.000 libras esterlinas (3.013.920 de dólares) inclinó el intercambio a favor de Italia considerablemente. El 26 de septiembre de 1933, la Argentina e Italia concluyeron un tratado comercial trienal según el cual acordaron reducir los aranceles aduaneros y no obstaculizar el comercio entre ambos. Entre los artículos más relevantes del tratado, el artículo 31 especificaba que los productos de la lista A estarían sujetos a una reducción del 50% del recargo del 10% normalmente impuesto por la Argentina a las importaciones durante noviembre y diciembre de 1935, y el 75% que expiraría el 3 de enero de 1934. Por su parte, Italia acordó reducir los impuestos sobre las carnes frescas argentinas por un período de dieciocho meses. Además, el gobierno italiano determinó reducir los aranceles aplicados a las carnes congeladas procedentes de la Argentina de 140 liras a

100 liras por quintal, y tarifas con descuento de 140 a 80 liras, y para las carnes conservadas de 240 a 200 liras por quintal por dieciocho meses a partir del 31 de marzo de 1934, asignando una cuota de 25.917 toneladas métricas a la República Argentina. Sin embargo, Italia como socio comercial se ubicó muy por detrás de Gran Bretaña, Estados Unidos, Alemania y Francia. El mercado argentino de vehículos a motor y maquinaria estaba dominado por Estados Unidos y Alemania, y el mercado de locomotoras y equipos ferroviarios, por Inglaterra. En 1937, la Argentina tuvo un superávit comercial de 23,9 millones de dólares.[100]

El 3 de octubre de 1935, sin una declaración previa de guerra, las tropas italianas bajo el gobierno de Emilio De Bono invadieron Etiopía desde bases en Eritrea. En noviembre, la Sociedad de Naciones impuso sanciones económicas contra Italia, que duraron hasta junio de 1936. A pesar de la adhesión casi completa de los miembros de la Liga, incluida la Argentina, las sanciones no afectaron el resultado de la guerra en Etiopía.[101]

En la década de 1930 el gobierno italiano lanzó una agresiva e imaginativa campaña destinada a incrementar la venta de armas a América Latina para obtener divisas y almacenar materias primas en preparación de lo que las canciones del Partido Fascista proclamaban "la guerra di domani". En 1935 el Congreso argentino se apropió de 42 millones de pesos para el desarrollo de la aviación militar y naval. Los diseños aprobados por la Comisión Aeronáutica Argentina fueron presentados por Estados Unidos, Países Bajos, Francia e Italia. El ingeniero jefe de Savoia Marche-

tti Company fue enviado a Buenos Aires por Benito Mussolini en calidad de asistente del agregado militar italiano. La firma anunció que en un futuro próximo vendería bombarderos bimotores y trimotores a la Argentina, y que el gobierno italiano pagaría los gastos de envío de estos aviones. Al finalizar el concurso, la Argentina seleccionó tipos de avión norteamericanos luego de rechazar diseños alemanes e italianos. A pesar de su fracaso en la Argentina, al ofrecer sus aviones precios excepcionalmente bajos, los italianos obtuvieron pedidos de Chile, Paraguay, Perú y Venezuela. Los resultados fueron desastrosos. Chile ordenó aviones de escuela Nardi y bombarderos de ataque Breda. Poco después de la llegada tres de estos mismos bombarderos fueron destruidos en vuelos de rutina, incluyendo uno tripulado por el *capitano* Nicola Magaldi, jefe de probadores de la compañía Breda, que reemplazó al aparato perdido. Pero los sobrevivientes fueron radiados y eventualmente desguazados.[102]

⋆ ⋆ ⋆

En momentos en que la Argentina se enfrentaba a un mundo que había erigido una serie de barreras comerciales que afectaban a sus exportaciones, la política exterior argentina era guiada por Carlos Saavedra Lamas, un hombre estudioso y muy capaz, de gran valor, que supo defender *à outrance* los intereses de la nación. En esta coyuntura en el tiempo, la guerra del Chaco fue el mayor desafío que enfrentó la diplomacia argentina, desafío que

Saavedra Lamas supo afrontar con serenidad y firmeza. El 10 de octubre de 1933 el tratado antibélico de no agresión y conciliación fue ratificado por la Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay, y en diciembre, por todas las demás naciones americanas. En 1934, Saavedra Lamas dio a conocer este tratado ante la Sociedad de Naciones, donde fue bien recibido y ratificado por once países. Sus intensos e incansables esfuerzos para poner fin a la guerra del Chaco fueron coronados por un alto el fuego en junio de 1935. Aclamado por todos estos esfuerzos, fue elegido presidente de la Asamblea de la Sociedad de Naciones y ganó el premio Nobel de la Paz en 1936.[103]

Notas

1 M. S. Febo, Latin American Division, Argentine Markets for United States Goods (Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce Trade, *Information Bulletin Series* 384, Government Printing Office, Washington, 1926, p. II); "American and British competition in the Argentine market and the Roca agreement", reporte 2123, Consulado General Estadounidense, Buenos Aires, 28 de febrero de 1935.

2 Documento 641.315/6, al secretario de Estado del embajador estadounidense Robert Woods Bliss, Buenos Aires, 26 de agosto de 1932.

3 Joseph A. Tulchin, *La Argentina y los Estados Unidos*, pp. 138-139.

4 Joseph A. Tulchin, *La Argentina y los Estados Unidos*, pp. 142-143.

5 Algo ilustrado claramente por la correspondencia subsiguiente que muestra una falta de voluntad (o incapacidad) para llegar a un compromiso. Documento 611.3531/221 de Henry A. Wallace al secretario de Estado, 2 de diciembre de 1933; documentos 611.353/229 y 611.3531/229 de William Phillips, subsecretario de Estado, al presidente, Washington, 27 de diciembre de 1933; Harold Peterson, *Argentina and the United States*, pp. 363-364; documento 611.3531/875a, del secretario de Estado al embajador en Argentina (Armor), 28 de junio de 1939.

6 Documento 83.530/817, del embajador en la Argentina (Weddell) al secretario de Estado, Buenos Aires, 10 de marzo, 1934; documento 83.530/18, del secretario de Estado al embajador en la Argentina (Weddell), Washington, 21 de junio de 1934; *Foreign Relations of the United States, Estados Unidos: Diplomatic Papers, 1934*, vol. IV: *The American Republics* (United States Government Printing Office, Washington, 1951) pp. 539-540; documento 83.520/27, al secretario de la Marina (Swanson) del secretario de Estado, Washington, 5 de enero de 1935; George V. Rauch y José L. Picciuolo, "El comienzo de la influencia del Ejército de los Estados Unidos sobre el Ejército Argentino, 1938-1942" (II Congreso Internacional de Historia Militar Argentina, Instituto de Historia

Militar Argentina, Buenos Aires, vol. 1-2, 2005), vol. 2, pp. 136-148; "Argentine aviation notes", Consulado General estadounidense, Buenos Aires, 14 de mayo de 1936; "Recent aviation", Consulado General estadounidense, Buenos Aires, septiembre de 1936; "Aviation developments in Argentina", Consulado General estadounidense, Buenos aires, 29 de septiembre de 1936.

7 John T. Whitaker, *Americas to the South* (The Macmillan Company, Nueva York, 1939) pp. 160-161, "Activities of US Military airplanes in Buenos Aires and comments", reporte 1934; "Commendation of the Accompanying Military Personnel", embajada de Estados Unidos en Buenos Aires al Servicio de Inteligencia, Military Intelligence Section, General Staff, 28 de marzo de 1938; documento 835248/82 "Transmitting memorandum on aviation developments", Consulado general estadounidense en Buenos Aires, 8 de marzo de 1938; "Aviation Notes-Argentina", Consulado general estadounidense en Buenos Aires, 12 de agosto de 1938; documento 835348/35; "Developments in Argentine Naval and Army Air Services", Consulado general estadounidense en Buenos Aires, 17 de marzo de 1939.

8 George V. Rauch y José L. Picciuolo, "El comienzo de la influencia del Ejército de los Estados Unidos", pp. 149-154; informe de inteligecia 221-47. BID.0904-0300, agregado militar, Buenos Aires, 4 de junio de 1947, "Schooling for Latin American Officers".

9 Arthur Schmidt-Elskop al Ministerio de Relaciones Exteriores alemán, 13 de octubre de 1933, Auswirtigen-Amt Pol. 3. Argentinien-Brasilien; embajada británica en Buenos Aires, Annual Report, 1935, RFO 16.665/2; Stanley E. Hilton, *Brazil and the Great Powers*, pp. 119-121; Ray Josephs, *Latin America: Continent in crisis* (Random House, Nueva York, 1948) p. 366.

10 Schmidt-Elskop al Ministerio de Relaciones Exteriores alemán, 13 de octubre de 1933, Auswirtigen-Amt Pol3. Argentinien-Brasilien; embajada británica en Buenos Aires, Annual Report, 1935, RFO 16665/2; Stanley E. Hilton, *Brazil and the Great Powers*, pp. 119-121; Ray Josephs, *Latin America: Continent in crisis* (Random House, Nueva York, 1948) p. 366.

11 Bradford E. Burns, *The Unwritten Alliance*, pp. 166-16, 177-178.

12 Stanley E. Hilton, "The Argentine factor in Twentieth-Century Brazilian foreign policy strategy", *Political Science Quarterly* (vol. 100, núm. 1, 1985), pp. 29-30; Stanley E. Hilton, *Brazil and The Great Powers,* pp. 119 -120. La naturaleza permeable del terreno de la frontera noreste argentina hizo posible que cazadores, contrabandistas y revolucionarios de los países vecinos cruzaran a voluntad, "A deplorable occurrence on the Argentine-Brazilian frontier", *The Review of the River Plate* (20 de septiembre de 1933). El 15 de octubre el barco *Dos Ases* atracó en un muelle flotante en el puerto de Santo Tomé, Corrientes, a unos 45 metros de una estación

naval argentina. Cuando los ocupantes desembarcaron, el infante de marina en servicio les ordenó que se detuvieran, ya que observó que había hombres armados. Respondieron con una ráfaga de disparos de rifles y ametralladoras, y los marinos abrieron fuego. Los intrusos se retiraron a la seguridad de la costa brasileña. Abdón Motta y Protasio Vargas, sobrinos de Getúlio Vargas, el presidente de Brasil, y el piloto de la embarcación murieron. El Ministerio del Interior de Brasil envió un cable a las autoridades de Rio Grande do Sul aconsejándoles mantener la calma y abstenerse de cualquier acción que pudiera agravar aún más la situación.

13 "Brazil welcomes the head of Argentina", *The New York Times* (8 de octubre de 1933); "Brazil's President sails for Argentina", *The New York Times* (18 de mayo de 1935); documento 835.001, agregado military, "Brazil Report 1 1181, October 12 1933. Visit of Argentine President to Brazil"; R. Biedma y M. Antonio, "Sol de Mayo: una escuadrilla memorable", *Revista Nacional de Aeronáutica* (octubre de 1956) pp. 56-57; Pablo E. Arguindeguy, *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, vol. v, p. 2208; "Cumbres Justo-Vargas y Justo-Terra", *El Liberal* (Santiago del Estero, 8 de diciembre de 2019); David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War*, pp. 234-235.

14 David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War*, pp. 69-80, 139-141; Rogelio Ayala Moreira, *Por qué no ganamos la guerra del Chaco* (Talleres Gráficos Bolivianos, La Paz, 1959) pp. 343-345.

15 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. II, pp. 108-109.

16 David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War*, pp-62-63; Harris G. Warren*, Paraguay, An Informal History*, p. 296; Jürgen Schaeffer, *Deutsche Militärhilfe an Südamerika: Militär und Rüstung Interessen in Argentinien, Bolivien und Chile vor 1914* (Bertelsmman Universitätsverlag, Dusseldorf, 1974) pp. 103-104.

17 Rogelio Ayala Moreira, *Por qué no ganamos la guerra del Chaco*, pp. 72-73, 93-95.

18 Documento 724.34.15/510, despacho 137, 10 de abril de 1929, al secretario de Estado de John F. Martin, encargado de negocios.

19 David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War*, pp. 90-91, 107-108; Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. II, p. 316. Típico de estas acusaciones sin fundamento fue un informe recogido por la inteligencia paraguaya. "Después de la caída de Boquerón, un diplomático extranjero asignado a La Paz se reunió con el presidente Salamanca y le dijo que había documentada y fiable evidencia sobre la ayuda dada por la Argentina a Paraguay, que incluía 20.000 fusiles Mauser, 500 ametralladoras pesadas y ligeras, artillería y armas de infantería (no se mencionan cantidades), 20 millones de cartuchos de rifles y ametralladoras, 5.000 proyectiles de artillería, 5.000 proyectiles de artillería, 5.000 proyectiles de artillería, 3 aviones de combate, suministros médicos, 50 camio-

nes y 10 millones de pesos argentinos en efectivo. El plan de guerra (sic) había sido preparado y seleccionado por el general Vacarezza, un amigo del general Justo, y el coronel Schweitzer había recorrido las líneas del frente para supervisar la implementación. El diplomático concluyó este invento afirmando que "cien soldados y suboficiales del Ejército Argentino estaban en las líneas del frente paraguayo". Esta era simplemente una fantasía. Como veremos, el armamento capturado a Bolivia durante la guerra permitió a Paraguay equipar unidades completas del ejército.

20 Frederick B. Pike, *Chile and The United States*, pp. 208-210; "Economic conditions in Chile", *The Review of The River Plate* (30 de septiembre de 1932).

21 Rodrigo Mardones Zúñiga, "Chile y su comercio con Argentina, 1930-1960", *Historia* (vol. 29, 1995-1996) pp. 235-237; Vicente Vázquez Presedo (ed.), *Estadísticas históricas argentinas*, pp. 244, 252; "The Modus Vivendis with Chile", *The Review of the River Plate* (25 de noviembre de 1932); Joseph A. Tulchin, *La Argentina y los Estados Unidos*, pp. 138-139, 151.

22 Rodrigo Mardones Zúñiga, "Chile y su comercio con Argentina", pp. 243-244.

23 Rodrigo Mardones Zúñiga, "Chile y su comercio con Argentina", p. 276; Simon Collier y William Sater, *A History of Chile*, p. 231.

24 Rodrigo Mardones Zúñiga, "Chile y su comercio con Argentina", pp. 246-247.

25 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. I, p. 75.

26 Simon Collier y William Sater, *A History of Chile*, pp. 131-136; Mario Barros, *Historia diplomática*, pp. 431-433; Herbert S. Klein, *Parties and Political Change in Bolivia: 1880-1952* (Cambridge University Press, 1969), pp. 65-66.

27 George V. Rauch, *Conflict in the Southern Cone*, pp. 181-182; Robert Burr, *By Reason or By Force*, pp. 233-235.

28 Ricardo A. Paz, *El conflicto pendiente* (Eudeba, Buenos Aires, 2 vols.,1980) vol. I, pp. 158-159, Herbert S. Klein, *Parties and Political Change in Bolivia: 1880-1952* (Cambridge University Press, 1969), pp. 71-73.

29 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. I, pp. 73-74.

30 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. I, pp. 73-74.

31 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. I, pp. 73-74.

32 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. I, pp. 98-99.

33 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. II, pp. 236, 334.

34 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. II, pp. 61-62; Ángel Ríos, *La defensa del Chaco: mentiras y verdades de una victoria* (Ayacucho, Buenos Aires, 1950) pp. 106-107; Roge-

lio Ayala Moreira, *Por qué no ganamos la guerra del Chaco*, pp. 346-347; George V. Rauch, *Piston-Engined Fighters of the Argentine Air Force, 1919-1955* (La Plume du Temps, Villebois, 2015) p. 18; Maximiliano Zuccarino, "La ayuda argentina al Paraguay durante la guerra del Chaco", *Estudios Paraguayos* (vol. 34, núm. 4, 2016), pp. 95-96; "Una vida abnegada", *La Nación* (Buenos Aires, 15 de enero de 1995).

35 Archivo De Sanctis; Carlos J. Fernández, *La guerra del Chaco* (Buenos Aires, Impresora Oeste, 5 vols., 1955), vol. II, pp. 261-263; Maximiliano Zuccarino, "La ayuda argentina", p. 108.

36 Sandra Pérez Stocco, "La neutralidad argentina en la guerra del Chaco", *Épocas* (núm. 5, 2017) pp. 77-78.

37 Harris G. Warren, *Paraguay*, pp. 277-282, 297.

38 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. I, pp. 74-75; vol. II, pp. 163-164.

39 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. II, pp. 165-167; Carlos Escudé, *Gran Bretaña Estados Unidos y la declinación argentina*, pp. 48-49, Harris G. Warren, *Paraguay*, pp. 277-282, 297.

40 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. II, pp. 238-239.

41 Ríos, *La defensa del Chaco*, pp. 164-165. De estas ametralladoras con cuarenta años de uso, veinte o treinta mostraron una tendencia a atascarse. Después de décadas de uso continuo, la recámara en algunas de estas armas se había ens-

anchado y los cartuchos entraban holgadamente. Según Ríos, el resto de estas armas funcionaron perfectamente y permitieron al Ejército paraguayo capturar cientos de ametralladoras del enemigo en batallas posteriores. Durante la guerra civil española, las Maxim fueron vendidas a la facción republicana.

42 David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War*, pp. 48-49.

43 Manuel M. Oliver, *La guerra del Chaco* (Roldán, Buenos Aires, 1935) pp. 123-124; Carlos J. Fernández, *La guerra del Chaco*, vol. III, pp. 281-285; secretario de Estado, Washington, de Post Wheeler, enviado extraordinario y ministro plenipotenciario, Asunción, 30 de agosto de 1932; Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. II, pp. 233-235; W. Bruce Farcau, *The Chaco War: Bolivia and Paraguay, 1932-1935* (Praeger, Westport, 1996) pp. 87-95; George V. Rauch, "Ancora dal Sudamérica", *Eserciti e Armi* (año II, núm. 5, 1972) pp. 25-26.

44 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. II, pp. 254-255.

45 Antonio Sapienza, *The Chaco Air War 1932-1935: The first air war in Latin America* (Helion & Co., Sollihull, 2018) pp. 10-11; Stanley Hilton, *1932: a guerra civil brasileira* (Nova Fronteira, Río de Janeiro, 1982) pp. 8-12; George V. Rauch, "The Green Hell Air War", *Air Enthusiast Quarterly* (núm. 2, 1977); Rogelio Ayala Moreira, *Por qué no ganamos la*

guerra del Chaco, pp. 354-355. Fotos de de los aviones Curtiss Travel Air y Robin tomadas durante el conflicto muestran a estos aparatos con cruces rojas conspicuamente visibles, confirmando las afirmaciones del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Argentina, *Munitions Industry: Hearings Before the Special Committee Investigating the Munitions Industry, United States Senate, Seventy-Third Congress* (United States Government Printing Office, Washington, 1936) parte 5, pp. 788-789.

46 David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War*, pp. 91-92,2 41; Ángel Ríos, *La defensa del Chaco*, pp. 180-181; informes 5375 y 5377 al Departamento de Guerra, Washington, del agregado militar, Paraguay, 15 de abril de 1936.

47 Valerie J. Fifer, *Bolivia: Land, location and politics since 1825*, pp. 215-216; Mathew Hughes, "Logistics and the Chaco War: Bolivia versus Paraguay", *The Journal of Military History* (vol. 69, núm. 2, 2005) pp. 421-422; Rogelio Ayala Moreira, *Por qué no ganamos la guerra del Chaco*, p. 364; Thomas Wewege Smith, *Gran Chaco Adventure* (Hutchison & Co., Londres) p. 75.

48 David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War*, p. 185; Harris G. Warren, *Paraguay: An informal history*, p. 283; José Bozzano, *Reminiscencias* (Casa Editorial Toledo, Asunción, 1962) p. 77; Aurelio González Climent, *Alberto Dodero: su vida, su obra, sus barcos* (Buenos Aires, s/e, 1989) pp. 71-72.

49 Documento 724.34.15/1043, 38502-G-2-380 del Departamento de Guerra at Departamento de Estado, 27 de enero de 1930.

50 José Bozzano, *Reminiscencias*, pp. 82-83; Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. III, pp. 101-102.

51 David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War*, pp. 5152, 114-116, 132-133; telegrama 724.34.15/2816, del embajador (Culbertson) al secretario de Estado, Santiago, 24 de enero de 1933; memorándum 724.34.15/2824 6/16 del presidente de la Comisión de Neutrales (Blanco) Washington, 14 de enero de 1933; telegrama 724.34.15/2762, embajada americana en Bolivia (Feely) al secretario de Estado, La Paz, 9 de enero de 1933; telegrama 724.34.15/2825del Embajador en Chile (Culbertson) al secretario de Estado, 24 de enero de 1933, telegrama, del ministro en Paraguay (Wheeler) al secretario de Estado, Asunción, 26 de enero de 1933, *Foreign Relations of the United States* (United States Government Printing Office, Washington, vol. IV, 1950).

52 Documento 724.34.15/1711 del ministro en la Paz (Feely) al secretario de Estado, La Paz, 13 de abril de 1932.

53 Documento 724.34.15/2771, telegrama del ministro en la Paz (Feely) al secretario de Estado, La Paz, 9 de enero de 1933.

54 Isidoro Ruiz Moreno, *Historia de las relaciones exteriores argentinas*, p. 275, David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War*, pp. 132-133.

55 David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War*, pp. 132; Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. II, pp. 293, 295.

56 Documento 72.434.15/2855, embajador en Chile (Culbertson) al secretario de Estado, Santiago de Chile, 3 de febrero de 1933, *Relaciones Exteriores*, 1933, vol. IV, pp. 269-270; documento 724.34.15/2897, telegrama del ministro en Paraguay (Wheeler) al secretario de Estado, Asunción, 21 de febrero de 1933, en Chile (Culbertson) al secretario de Estado, Santiago de Chile, 3 de febrero de 1933.

57 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. II, pp. 298-299.

58 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. II, pp. 290-291.

59 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. II, pp. 280-281.

60 Harold Peterson, *Argentina and the United States*, pp. 389-391; documento 724.34.15/9/14, memorándum del subsecretario de Estado (Blanco), Washington, 22 de agosto de 1932, *Relaciones Exteriores*, 1932, vol. IV, pp. 260-261; Cordell Hull, *The Memoirs of Cordell Hull* (The Macmillan Co., Nueva York, 2 vols., 1948) vol. 2, pp. 308-309; documento 71.010.12/76, antibélico, telegrama del secretario de Estado al embajador en Argentina (Weddell), 25 de abril de 1934.

61 Leonardo Jeffs Castro, "Combatientes e instructores militares chilenos en el Chaco", *Universum* (vol. 19, núm. 1,

2004) pp. 58-60.

62 Leonardo Jeffs Castro, "Combatientes e instructores", pp. 63-64; Aquiles Vergara Vicuña, *Historia de la Guerra del Chaco* (Librería e Imprenta Unidas, La Paz, 7 vols., 1940-1944), vol. VII, pp. 25, 226; Thomas Wewege Smith, *Gran Chaco Adventure*, pp. 58-59, 98, 118-119.

63 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. II, pp. 114-115.

64 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. III, pp. 116-117.

65 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. III, pp. 118, 275.

66 Documento 72.434.15/3988, telegrama del embajador estadounidense (Gibson) al secretario de Estado, 6 de agosto de 1934, documento 72.434.15/3998; el secretario de Estado al embajador en Brasil (Gibson), Washington, 7 de agosto de 1934; documento 72.434.15/3998, telegrama, del embajador en Brasil (Gibson) al secretario de Estado, Río de Janeiro, 10 de agosto de 1934, *Foreign Relation of the United States Diplomatic Papers*, vol. IV, pp. 168-169.

67 Documento 725.34/18, telegrama del secretario de Estado al embajador de la Argentina (Weddell), Washington, 10 de agosto de 1934, *Foreign Relation of the United States*, vol. IV, pp. 308-309.

68 Documento 724.34.15/4631, telegrama del encargado de negocios en la Argentina (Cox) al secretario de Estado,

Buenos Aires, 14 de marzo de 1935, *Foreign Relations of the United States*, vol. IV, pp. 13-14.

69 "The Chile-Paraguay incident", *The Review of the River Plate* (21 de septiembre de 1934).

70 Ricardo Donoso, *Alessandri, agitador, demoledor*, vol. II, pp. 340-342.

71 *El Mercurio*, Santiago de Chile, 5 de marzo de 1934.

72 Ricardo Donoso, *Alessandri, agitador, demoledor*, vol. II, pp. 8-10.

73 Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. II, p. 274; "Presidential Visits", *The Review the River Plate* (8 de marzo de 1935); "Recriminations", *The Review the River Plate* (8 de marzo de 1935); "The Chilean incident", *The Review the River Plate* (20 de marzo de 1935).

74 Ricardo Donoso, *Alessandri, agitador, demoledor*, vol. II, p. 342; Vicente Rivarola, *Memorias diplomáticas*, vol. III, p. 123.

75 David H. Zook, *The Conduct of the Chaco War*, pp. 236-238; Harris G. Warren, *Paraguay: An informal history*, pp. 312-314.

76 Pablo E. Arguindeguy, *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, vol. V, pp. 2207-2209; informe 491 del Departamento de Estado, Santiago de Chile, 2 de febrero de 1937, "Visita de la flota argentina a Chile".

77 "Argentina-Combate-Asunto: Organización. La Sexta División de Infantería", informe G-2 de Lester Baker, te-

niente coronel, agregado militar, informe Argentina 5882, 10 de mayo de 1937, p. 1.

78 Joseph Page, *Perón, A Biography* (Random House, Nueva York, 1983).

79 Informe adjunto militar, 5582, "Argentina-Combate. Asunto: Organización, la Sexta División de Infantería", 10 de mayo de 1937.

80 Documento 733.35.12, telegrama del embajador en Argentina (Bliss) al secretario de Estado, Buenos Aires, 13 de julio de 1932; Isidoro Ruiz Moreno, *Historia de las relaciones exteriores argentinas*, pp. 167-169.

81 Documento 733.35.13, telegrama del embajador en Argentina (Bliss) al secretario de Estado, Buenos Aires, 14 de julio de 1932; Robert Potash, *The Army and Politics in Argentina*, pp. 60-61n; documento 733.35.16, telegrama del secretario de Estado al ministro en Uruguay (Wright), Washington, 14 de julio de 1932.

82 Documento 733.35.22, telegrama del embajador en Argentina (Bliss) al secretario de Estado, Buenos Aires, 17 de julio de 1932; Isidoro Ruiz Moreno, *Historia de las relaciones exteriores argentinas*, pp. 168-169; documento 733.35.51, telegrama del ministro en Uruguay (Wright) al secretario de Estado, Montevideo, 12 de septiembre de 1932, Relaciones Exteriores de Estados Unidos, p. 329.

83 Javier Rubio, *Asilos y canjes durante la guerra civil española: aspectos humanitarios de una contienda fratricida* (Planeta, Bar-

celona, 1979) pp. 52-53.

84 Hugh Thomas, *The Spanish Civil War* (Harper Colophon Books, Nueva York, 1963) pp. 249, 260, Javier Rubio, *Asilos y canjes durante la guerra civil española*, pp. 53-54.

85 Javier Rubio, *Asilos y canjes durante la guerra civil española*, pp. 54-55.

86 Javier Rubio, *Asilos y canjes durante la guerra civil española*, pp. 54-55; carta del historiador de la guerra civil española Juan Arráez Cerdá al autor el 28 de julio de 2012, para más detalles de las checkas en Rusia, Orlando Figes, *A People's Tragedy: The Russian Revolution 1891-1924* (Penguin Books, Londres, 1997) pp. 642-644.

87 Clara Campoamor y Federico Fernandéz Castillejo, *Heroísmo criollo: la Marina Argentina en el drama español* (Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1983) pp. 38-40, 73-77; Beatríz M. Figallo, "Un marino argentino en la guerra civil española", *Todo es Historia* (núm. 379, 1999) pp. 94-95.

88 Javier Rubio, *Asilos y canjes durante la guerra civil española*, pp. 282-283; Beatríz M. Figallo, "Un marino argentino en la guerra civil española", pp. 82-86.

89 Javier Rubio, *Asilos y canjes durante la guerra civil española*, pp. 284-285, 289; Pablo E. Arguindeguy, *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, vol. v, pp. 2427-2428; Tomás Merino, "El asilo diplomático y naval argentino durante la guerra civil española: los marinos del torpedero *Tucumán* y

el crucero *25 de Mayo* en 1936-1937", *Boletín del Centro Naval* (núm. 844, 2016) pp. 285-289; Jorge Bergallo, "la política exterior: la Armada y la guerra civil española", *Cruz de Sur* (año II, núm. 3, 2012) p. 202.

90 Ronald C. Newton, *El cuarto lado del triángulo*, pp. 123-124; Vernon Lovell Phelps, *The International Economic Position of Argentina*pp. 160-161, Hilton, *Brazil and the Great Powers 1930-1939: The politics of trade rivalry* (University of Texas Press, Austin, 1975) p. 41.

91 Theodore Pilger, comisionado de comercio estadounidense, Berlín, "German metal-working machinery industry and trade", *Information Bulletin 540* (United States Department of Commerce, Bureau of Domestic Commerce, United States Government Printing Office, Washington, 1928) pp. II, 59-60; Commerce Reports (United States Department of Commerce, United States Government Printing Office, Washington, 7 de diciembre de 1941).

92 "Methods used by the Argentine Army Air Service for testing the performance of Aircraft in the competition to determine selections for purchase", G-2 reporte 5803, coronel Lester Baker, agregado militar, Argentina, 17 de mayo de 1938; entrevista en Buenos Aires con Wolf Straussler, 4 de noviembre de 2000. Straussler presenció los concursos de 1936 y 1937 en El Palomar, "The Aeroplane Tenders", *The Review of the River Plate* (núm. 24, 1936). De acuerdo con esta fuente, veintiún firmas de Estados Unidos, Holanda, Francia, Italia, Gran Bretaña y Polonia presentaron ofertas,

"Handicaps overcome by American planes during the recent tests in Buenos Aires", al cónsul general del vicecónsul Clifton P. English, Buenos Aires, 12 de marzo de 1937.

93 J. Richard Smith y Anthony L. Kay, *German Aircraft of the Second World War* (Putnam Books, Londres, 1972) pp. 155-157; George V. Rauch y Hernán Longoni, *Argentina's Fábrica Militar,* pp. 66-72.

94 Documento 835.296/94, de Monnett B. Davis, cónsul general norteamericano en Buenos Aires al secretario de Estado, 27 de marzo de 1939; "Memorandum Concerning Argentine Aviation", pp. 1-2.

95 John T. Whitaker, *Americas to the South* , pp. 163-164; George V. Rauch y Hernán Longoni, *Argentina's Fábrica Militar de Aviones*, p. 71.

96 Harold F. Peterson, *Argentina and the United States*, p. 358; document 835.248/82 "Transmitting Memorandum of Aviation Developments in Argentina", 8 de marzo de 1938; document 835.786/55 "Aviation Developments in Argentina (94)"; "Methods used by the Argentine Army Air Service for testing the performance of Aircraft in the competition to determine Selections for Purchase" G-2 reporte 5803, coronel Lester Baker, agregado militar, Argentina, 17 de mayo de 1938; entrevista en Buenos Aires con Wolf Straussler, 4 de noviembre de 2000.

97 Document 835.296/94, de Monnett B. Davis, consul general estadounidense, Buenos Aires, al secretario de Esta-

do, 27 de marzo de 1939; "Memorandum Concerning Argentine Aviation", pp. 3-4.

98 Ronald E. G. Davies, *Airlines of Latin America since 1919* (Smithsonian Institution Press, Washington DC, 1984) pp. 555-557, documento 835.796/75 "Argentina Civil Aviation Subject: Airways established: Line to Tierra del Fuego", G-2 Report, coronel Lester Baker, agregado militar Buenos Ares, 1 de diciembre de 1937.

99 María Haydée Martín, "Estructuración de la industria de la Ingeniería Militar", *in* María Haydee Martín, Alberto De Paula y Ramón Gutiérrez, *Los ingenieros militares y sus precursores en el desarrollo argentino: 1930-1980*, pp. 81-82; Ronald Newton, *El cuarto lado del triángulo*, pp. 134-136; documento 835.24.7631, memorandum del secretario ejecutivo, Junta de Operaciones Económicas (Collado) al secretario de Estado, Washington, 10 de septiembre de 1942.

100 Cristiano A. Ristuccia, "1935 sanctions against Italy: Would coal and crude oil have made a difference?", *European Review of Economic History* (vol. 4, núm. 1, 2000) pp. 85-89; "Argentina's first submarines", *The Review of the River Plate* (14 de abril de 1933); República Argentina, Ministerio de Relaciones Exteriores, *Memoria presentada al Honorable Congreso correspondiente al período 1936-1937* (Buenos Aires, 1938) primera parte, anexo B, pp. 1002-1006.

101 "Argentine Aviation Notes", William G. Burdett, cónsul general estadounidense, Buenos Aires, 14 de mayo de

1936.

102 George V. Rauch, “La tragicomedia dei Breda 65 in Cile”, *Aerei* (año VII, 1979) pp. 36-37; “Accidents of Breda, and Nardi Aircraft”, reporte 3438, Ralph H. Wooten, agregado military, 10 de enero de 1941; “Nardi and Breda Airplanes·, reporte 3117 del agregado militar, 24 de enero de 1940; John T. Whitaker, *Americas to the South*, pp. 159-160.

103 Juan Archibaldo Lanús, “Saavedra Lamas, mentor de una proeza diplomática”, *Todo es Historia* (núm. 581, 2015) pp. 32-45; documento 710.1012/Anti-War/72, memorándum del secretario de Estado, Washington, 12 de abril de 1934.

CAPÍTULO 7
Industrialización

Los comienzos de la industrialización argentina siguen siendo, sin duda, uno de los temas más controvertidos entre los historiadores. La década de 1930 ha sido tradicionalmente considerada una década excepcional y el verdadero comienzo del crecimiento industrial en la Argentina.[1]

Aunque existía un sector industrial considerable antes de 1930, las fábricas más importantes eran los frigoríficos, los molinos de harina y demás agroindustrias. Con pocas excepciones, la mayoría de las grandes fundiciones establecidas eran las que pertenecían a los ferrocarriles, las líneas de buques de vapor fluviales y al astillero del Ministerio de Obras Públicas.[2]

El nivel de industrialización alcanzado puede juzgarse por el hecho de que a fines de 1929 la Argentina producía el 95% de sus productos alimentarios y bebidas, pero importaba el 69% de todos los productos manufacturados consumidos. Algunas fundiciones grandes existentes producían acero estructural a partir de materiales procesados importados y los tipos más simples de maquinaria. En 1929 había más de 433.000 vehículos motorizados registrados en la Argentina, país considerado el mercado automotor más importante de América del Sur. Si bien la industria nacional producía amortiguadores, bujes, correas de cuero y algunos radiadores, la mayoría de las piezas de repuesto eran im-

portadas y no había plantas que fabricaran neumáticos en todo el país. Los grados más finos de los artículos de tocador eran importados, al igual que la mayoría de los productos eléctricos, incluso las bombillas. La planta local de Pirelli fabricaba cables eléctricos a partir de cables de cobre y gutapercha importada. Tal vez por eso Juan Carlos Korol y Hilda Sabato se preguntaron si realmente podía hablarse de industrialización argentina antes de 1930.[3]

Adolfo Dorfman, justamente considerado un pionero en la historia de la industria argentina, subdividió el desarrollo industrial en cinco períodos, de los cuales solo se discutirán aquellos dentro del ámbito de este capítulo. El primero, o preindustrial, que terminó a fines de la década de 1920, cuando comienza el segundo, de formación industrial de tienda en fábrica. Ese período se extendió hasta la década de 1940 y se caracterizó por un mayor flujo de capital extranjero en la fabricación, especialmente en los textiles, pero también en los sectores nuevos o dinámicos, como los productos químicos, la metalurgia, los electrodomésticos y los productos de caucho.[4]

El primer flujo de capital extranjero dedicado a un proceso de fabricación no relacionado con la agroindustria comenzó durante la Primera Guerra Mundial, cuando Ford estableció una planta de montaje en Buenos Aires y Lone Star Cement erigió una planta en Lomas Bayas. Durante la década de 1920, cincuenta y nueve firmas americanas y europeas establecieron sucursales en la Argentina. Un número mayor les seguiría en la década de 1930, como se ve en los cuadros 7.1 y 7.2 y en los apéndices de

este capítulo. La amenaza de una nueva guerra precipitó un flujo de capital europeo a la Argentina, donde invirtió en los sectores de producción de alimentos, metalúrgicos y textiles.[5]

Hacia una economía administrada

En respuesta a la crisis mundial, el gobierno provisional del general José F. Uriburu y el de su sucesor Agustín P. Justo establecieron una serie de juntas para regular la economía, como se ve en el cuadro 7.1. La medida fue en respuesta a la reversión en los términos del comercio ocurrida durante 1925-1929, cuando hubo un exceso para el tipo de productos que exportaba la Argentina. Este factor, combinado con un flujo decreciente de capital extranjero, redujo la capacidad de importar en 46% del nivel alcanzado en 1929. Ante la disminución de las exportaciones y un creciente déficit presupuestario, el gobierno provisional restringió primero los gastos, luego devaluó la moneda y elevó los aranceles aduaneros aplicados a productos alimentarios y bebidas, hilados de lana y algodón, textiles; artículos de cuero, sombreros, cemento y máquinas de oficina. Luego impuso impuestos a los artículos previamente exentos, incluyendo camiones, frutas y pescado, seguidos más adelante por un número considerable de otros productos. Finalmente, en diciembre de 1931 se añadió un recargo del 10%. Estas medidas no solo alentaron el crecimiento de la industria local, sino que atrajeron un exceden-

te de capital extranjero que comenzó a gravitar hacia el considerable mercado interior argentino.[6]

Una encuesta económica publicada en 1943 señaló que, hasta tiempos recientes, las industrias argentinas de fabricación y procesamiento habían avanzado poco:

> En 1931, como resultado de la depresión, la industria local comenzó a expandirse de nuevo por la fundación de sucursales locales de Estados Unidos y fabricantes europeos que prefirieron satisfacer la relativamente alta demanda del público argentino con bienes fabricados en el país.[7]

El informe afirmaba que, además, no había una política fiscal coherente de estímulo a la producción nacional mediante impuestos aduaneros al tiempo que habían gravado aranceles sobre un número considerable de productos. Industrias locales surgieron y se desarrollaron como resultado de clasificaciones arancelarias revisadas, en particular textiles, calzado y bolsas de cuero, cemento, productos de caucho, pinturas y barnices, láminas galvanizadas y juntas de acero, muebles y prendas de vestir.[8]

Como se podrá observar, el número de establecimientos aumentó en 46,7% durante 1935 y 1941, el de propietarios/gerentes en 47,7% y el de obreros en 55%.[9]

La industria textil

La industria textil en la Argentina comenzó en 1880 cuando se estableció la primera fábrica operada mecánicamente, seguida

por una tejeduría en 1881. El número de plantas aumentó de 40.606 en 1935 a 49.375 en 1937, 53.927 en 1939 y 47.940 en 1941, como se muestra en el cuadro 7.3. Sin embargo, la industria se desarrolló lentamente y, como en el caso de la mayoría de las industrias locales, el auge de la posguerra y la Depresión fueron factores que contribuyeron a esa expansión. Según el censo nacional de 1914, había 1.501 empresas textiles, incluidas tres hilanderías de algodón, que producían hilados de lana, 9 hilanderías que producían tela de algodón, seis fábricas de tejidos de lana, 1 que producía tejidos de lino y 55 tejedurías. El número inusualmente grande de "fábricas" de lana puede explicarse por el hecho de que en estas cifras fueron incluidas las industrias caseras o artesanales, que todavía existían principalmente en el noroeste del país. A mediados de la década de 1930 la fabricación local desplazó a los tejidos caseros. Desde ese entonces, la Argentina fue prácticamente autosuficiente en tejidos de algodón e hilados de lana más comunes y baratos. Los fabricantes textiles disfrutaban de condiciones extremadamente favorables, debido a una serie de factores: 1) una abundancia de lana, ya que los precios mundiales se habían desmoronado a principios de la década de 1920; 2) un aumento de la superficie dedicada al algodón que, por lo tanto, aumentó su producción, y 3) los aranceles aduaneros introducidos en la década de 1930, que ayudaron a reducir las importaciones de textiles. La producción de seda artificial, prácticamente inexistente antes de 1930, aumentó el 50% de la demanda local en 1939, mientras que Rhodisetta y Ducilo, dos

empresas de nueva creación, iniciaron la producción de fibras sintéticas en la Argentina.[10]

La diversificación de la producción agrícola

Fortalecida por los aranceles aduaneros, el recargo del 10%, la afluencia de capital extranjero y la disponibilidad de maquinaria de segunda mano de fábricas estadounidenses cerradas por la depresión, la industria textil se expandió y floreció. Antes de 1930, la Argentina importaba 10.800 toneladas de hilados de algodón, mientras que la industria local producía apenas 4.700 toneladas. En 1935, el gobierno permitió la radicación de nuevos colonos, muchos de los cuales llegaron sin capital, para ocupar tierras del gobierno en el Chaco. La mayoría de estos colonos solicitaron títulos para esas tierras. La recién creada Junta Nacional del Algodón elaboró un plan para establecer viveros de semillas para la producción de variedades de algodón adaptables a la región. A mediados de la década de 1930, la producción local de hilados de algodón alcanzó las 35.000 toneladas, y desplazó el producto importado en todas las variedades, excepto los más caros. La Junta Nacional del Algodón informó que la superficie sembrada al algodón sumaba 286.000 hectáreas durante la temporada 1934-1935 y 419.000 hectáreas para 1936-1937. Durante 1935, el Ministerio de Agricultura designó dieciséis nuevos campos experimentales de algodón en las provincias de Córdoba, Corrientes, Entre Ríos, Jujuy, Salta, Santa Fe, Santiago del Estero y

los territorios nacionales del Chaco, Formosa y Misiones para estudiar diferentes variedades de algodón en zonas consideradas adaptables para el cultivo de algodón. Se establecieron cuatro sucursales del Instituto Geográfico Nacional; dos en el Chaco y una en cada una de las provincias de Santa Fe y Santiago del Estero para llevar a cabo investigaciones climáticas y de suelo relacionadas con este cultivo. Se construyó una estación meteorológica en las regiones productoras de algodón para preparar mapas meteorológicos y recopilar datos. Con el fin de sustituir el yute importado de la India para fabricar bolsas utilizadas para embalar granos, mediante un decreto del 17 de octubre de 1941 el gobierno estableció la Fábrica Nacional de Envases en las cercanías del puerto de Barranqueras, en el Chaco.[11]

La planta empleaba 25.000 husos y producía entre 20 y 25 millones de bolsas de algodón al año. Además, para desarrollar industrias artesanales, o caseras, el gobierno autorizó a la Junta Nacional del Algodón a distribuir telares manuales. La Fábrica de Envases fue finalmente inaugurada en septiembre de 1945, debido a la inestabilidad política que afectó a la Argentina en esos tiempos. La producción de aceites comestibles extraídos de semillas de linaza, semillas de algodón, colza, girasol y maní, entre 1929 y 1935, se incrementó de 19.000 a 48.070 toneladas. Una expansión aún mayor tendría lugar a principios de la década de 1940, según se observa en un informe de la UIA reproducido en una publicación en inglés en Buenos Aires, como se ve en el cuadro 7.7.[12]

Tradicionalmente, las frutas de zona templada como manzanas, peras, duraznos, ciruelas, frescas y enlatadas, se importaban de Estados Unidos y Chile hasta 1930, aunque se produjeron frutas similares en la región del Alto Valle, en Río Negro. En 1906, en un esfuerzo por desarrollar la región y atraer la inmigración, el gobierno argentino firmó un acuerdo con el Ferrocarril Sud. A cambio de concesiones de tierras, el ferrocarril emprendería la construcción de canales para evitar inundaciones y carreteras que conducirían a las estaciones ferroviarias. Un dique sobre el río Neuquén fue inaugurado en 1910 y se iniciaron los trabajos en un sistema de canales de irrigación.

Cuadro 7.1. Establecimiento de juntas reguladoras y comisiones consultativas

Agencia	Fechas establecidas
Junta Nacional del Azúcar	11 de mayo de 1928
Junta Nacional de Fibras Textiles	14 de enero de 1931
Junta Nacional para la Promoción Industrial	15 de enero de 1931
Junta Nacional de la Papa	8 de julio de 1931
Junta Nacional del Extracto de Quebracho	15 de julio de 1933
Directorio Nacional de Elevadores de Granos	7 de octubre de 1933
Junta Reguladora de la Carne	7 de octubre de 1933
Junta Reguladora de la Yerba Mate	8 de noviembre de 1933
Junta Reguladora de Cereales	28 de noviembre 1933
Junta Reguladora de la Industria Lechera	12 de abril de 1934
Junta Nacional de Aceites Comestibles	5 de junio de 1934

Comité de Alimentos Nacionales	30 de junio de 1934
Junta para la Promoción de la Exportación de Carnes	27 de julio de 1934
Junta de la Industria Vitivinícola	11 de agosto de 1934
Junta Nacional para Combatir el Desempleo	21 de agosto de 1934
Junta Reguladora del Vino	24 de diciembre de 1934
Junta de las Harinas	13 de abril de 1935
Junta Nacional del Algodón	27 de abril de 1935
Junta Nacional de Elevadores y Granos	5 de octubre de 1935
Junta Nacional para el Cultivo de Frutas	12 de diciembre de 1935
Junta para el Préstamo de Semillas	22 de febrero de 1936
Junta del Petróleo e Hidrocarburos	8 de mayo de 1936
Comité Consultivo de Bosques	3 de junio de 1936
Junta Nacional para la Coordinación del Transporte	5 de enero de 1937
Junta Nacional de Carbones Vegetales	12 de junio de 1936
Junta Consultativa de la Industria Textil	14 de mayo de 1938
Comité Consultativo de la Lana	24 de mayo de 1938
Junta del Control de Suministros	8 de septiembre de 1939
Consejo Agricultural Nacional	21 de agosto de 1940

Fuente: Alejandro Bunge, *Una nueva Argentina* (Buenos Aires, 1940) pp. 271-273.

Cuadro 7.2. Número de firmas extranjeras establecidas en la Argentina, 1931-1943

Alimentos y bebidas	2
Productos químicos: a) perfumes y bebidas	5
Productos químicos b) productos farmacéuticos	6

Productos de goma	3
Pintura y barnices	3
Misceláneos	4
Metales	7
Textiles	7
Electricidad y electrodomésticos	6
Varios	1
Total	44

Fuente: basado en datos de Adolfo Dorfman, *Evolución industrial argentina* (Losada, Buenos Aires, 1942) pp. 296-299.

Cuadro 7.3. Plantas industriales y personal

Año	1935	1937	1939	1941
Establecimientos	40.606	49.375	53.927	57.940
Dueños/gerentes	16.000	20.285	21.834	23.628
Número de obreros	472.074	580.404	619.721	731.731

Fuentes: *Censo Industrial de 1939* para las cifras de 1935 y 1937; Felix Weil, *The Argentine Riddle* (The John Day Company, Nueva York, 1944) p. 264; para detalles, Censo Industrial de 1941.

Cuadro 7.4. Producción de hilado de algodón (toneladas)

Año	Fábricas	N.º de husos	Producción*
1903-1917	1	7.040	s/d
1918	2	10.300	s/d
1922	4	18.300	s/d

1925	5	40.600	s/d
1928	5	43.000	s/d
1930	5	52.400	s/d
1931	6	60.000	s/d
1932	6	80.000	n/a
1933	7	100.000	s/d
1934	10	140.000	s/d
1935	18	214.000	s/d
1936	19	262.232	24.118
1937	22	309.034	30.589
1938	23	328.906	28.853
1939	22	332.950	34.568
1940	22	347.828	38.340

* La producción total durante el período 1938-1940, incluyendo "otras fuentes", fue la siguiente: 1938-1929, 584 toneladas; 1939, 35.260 toneladas; 1940, 39.494 toneladas.

Fuente: adaptado de "La industria textil algodonera en 1940 y 1941", *Informaciones Argentinas* (1942).

Cuadro 7.5. Tela de algodón utilizada por la industria textil en la Argentina (toneladas)

Año	N.º de husos	Doméstica	Importada	Total
1936	4.604	16.523	4.710	21.335
1937	4.527	20.567	4.361	28.928
1938	5.314	19.232	3.926	23.159
1939	5.623	26.154	3.072	29.226
1940	6.061	28.178	3.218	31.397

Fuente: adaptado de "La industria textil algodonera en 1940 y 1941", *Informaciones Argentinas* (1942).

Cuadro 7.6. Lavado de lana (toneladas)

Año	Sin lavar	Lavada	Rendimiento	%	Exportada	Usado por la industria
1920	18.485	10,034	54.3	5.922	4.113	15
1923	9.180	9.180	51,3	1.646	3.065	16
1926	7.930	7.930	52,2	2.746	1.392	13
1929	7.722	4.138	49,6	2.664	1.169	12
1930	12.957	6.181	47,7	2.521	3.660	9
1933	22.029	11.678	53,0	7.705	3.973	16
1936	43.963	24.178	56,2	12.396	11.783	23
1939	56.731	31.687	53,9	17.472	13.196	23

Fuente: *Economic Survey of Argentina* (1943) p. 139.

Cuadro 7.7. Producción de aceites comestibles, 1935-1941 (toneladas)

Año	Girasol	Algodón	Maní	Oliva	Varios	Total
1935	9.936	15.770	16.384	44	10.398	52.982
1936	16.063	19.390	19.969	44	4.744	60.210
1937	27.778	13.956	11.431	59	15.677	68.901
1938	55.623	14.573	5.961	71	8.857	85.903
1939	60.824	20.512	7.144	136	2.287	90.903
1940	77.605	22.203	7.251	26	5.835	112.920

1941	106.179	12.326	18.780	197	16.126	153.808

Fuente: Vicente Vázquez Presedo, *Estadísticas históricas argentinas* (Macchi, Buenos Aires, 1988) p. 147.

En 1918, el Ferrocarril Sud estableció una estación agrícola experimental en Cinco Saltos, y contrató agrónomos para investigar los tipos de frutas que podrían adaptarse mejor a la zona. La producción agrícola, anteriormente confinada a la alfalfa, fue ampliada para incluir manzana, melocotones, peras, ciruelas pasas, uvas y melones. El sistema de terminación de los canales de riego en la década de 1920 estimuló el desarrollo y crecimiento de los centros de población de Allen, Cervantes, Cinco Saltos, Cipolletti, General Roca, Ingeniero Huergo, Neuquén y Villa Regina. A fines de la década de 1920 la superficie de regadío del Alto Valle consistía en 65.000 hectáreas de las cuales 30.000 estaban en cultivo. En 1928, el Ferrocarril Sud creó una subsidiaria conocida como Distribuidores Argentinos de Frutas (AFD), contrató expertos norteamericanos y compró equipos modernos en Estados Unidos para recibir fruta de cuatro estaciones de Cinco Saltos, Cipolletti, Allen y General Roca. La fruta era envuelta, empacada, etiquetada y enviada a Buenos Aires para su almacenamiento en cámaras frigoríficas. El Ministerio de Obras Públicas invirtió 54 millones de pesos durante 1936-1939 en 4.000 kilómetros de carreteras y otros 1.100 kilómetros se hallaban en proceso de construcción. La creciente demanda y el acceso a los mercados extranjeros en la década de 1930 estimularon un aumento de la superficie cultivada, así como de las exportaciones.

Los destinos, por orden de importancia, incluían Inglaterra, Francia, Suecia, Estados Unidos y Brasil. Durante la década de 1930, con el fin de hacer frente a la sobreproducción y diversificar la economía, la Junta Reguladora de Vinos ordenó el arraigamiento de 13.000 hectáreas de viñedos. Para compensar, los productores de la región de San Rafael dedicaron 10.000 hectáreas a huertos frutales. La producción de frutas frescas, incluso uvas, superó las 24.000 toneladas. Cirio, una empresa con sede en Godoy Cruz en las afueras de Mendoza, comenzó enlatando pasta de tomate para el mercado interno, así como para la exportación. Arcanco (o Corporación Envasadora Argentina), una firma establecida en 1932 con planta y oficinas ubicadas en Godoy Cruz, comercializó una amplia variedad de productos enlatados, incluyendo frutas, verduras, frutas secas y conservas. Las exportaciones a Brasil, Gran Bretaña, Francia y Suecia comenzaron a fines de 1930 y se interrumpieron debido a la escasez de bodegas impuesta por la Segunda Guerra Mundial.[13]

Cuadro 7.8. Exportación de frutas de Alto Valle (toneladas)

Año	Manzanas	Peras	Total
1934	147	1.953	2.100
1935	1.596	4.998	6.594
1936	4.368	10.699	15.267
1937	5.901	14.029	19.999

1938	4.284	19.383	23.667
1939	12.453	29.757	42.200

Fuente: César Vapnarsky, *Pueblos del norte de la Patagonia, 1779-1957* (Buenos Aires, 1983).

La industria del cemento

La Compañía Argentina de Cemento Portland, filial de Lone Star Cement, comenzó sus operaciones en la Argentina en 1919. Una segunda planta con una capacidad diaria de 450 toneladas entró en actividad en febrero de 1923 en Paraná, Entre Ríos. En 1926, después de descubrir yacimientos de piedra caliza en su tierra, cerca de Olavarría, en la provincia de Buenos Aires, Alfredo Fortabat, un estanciero local fundó Loma Negra Compañía Argentina Industrial, que inició operaciones en 1928 con una capacidad de 80.000 toneladas por año. En 1933 Calera Avellaneda erigió una planta de cemento en San Jacinto. En 1929 Juan Minetti, un inmigrante italiano, fundó la Compañía Sudamericana de Cemento Portland en Dumesnil, Córdoba. En 1935 la firma instaló una segunda planta en Mendoza y una tercera en Salta durante 1938. La producción de cemento se triplicó de 270.000 toneladas en 1929-1930 a 780.000 en 1935-1936 y a 1.010.330 en 1937 debido a la expansión de las plantas existentes y la construcción de instalaciones adicionales. Había cuatro plantas de cemento en funcionamiento en 1934, ocho en 1937, diez en 1938 y once en 1939.[14]

Se establecieron varias plantas de fabricación de neumáticos de automóviles y otros productos de caucho, determinada en una reducción de las importaciones, como se puede observar en el cuadro 7.8.

Las industrias eléctricas

El montaje de radios en la Argentina comenzó en la década de 1920 en pequeños talleres de reparación que empleaban componentes importados y gabinetes de madera de fabricación local, diales y enchufes de goma. En 1924 una firma propiedad de Christensen y Martínez comenzó a producir armarios de radio y diales de baquelita, uno de los primeros plásticos. En 1929 Alfredo Christensen dejó la firma para establecer su propia empresa en Núñez, Buenos Aires, para fabricar gabinetes de baquelita para radio bajo la marca Atma. En 1934 la industria local producía el 50% de las planchas, el 25% de las heladeras, el 60% de los calentadores eléctricos, el 75% de las cocinas y estufas eléctricas y el 75% de los calentadores de agua vendidos en el país. Con la excepción de Siam, no había otras firmas dedicadas exclusivamente a la fabricación de electrodomésticos, pero estos productos eran fabricados como una actividad suplementaria por otros establecimientos.[15]

En la década de 1920, la Dirección General de Comunicaciones del Ejército comenzó a producir teléfonos de campaña tipo Alvis, pero la mayoría de las radios y los materiales de comuni-

cación eran importados. En 1934 una fábrica argentina de tubos de radio, Radio Serra, inició su producción. Además, RCA Victor y Phillips Ltd. establecieron fábricas en la Argentina. En poco tiempo Phillips adquirió una participación del 51% en Radio Serra, la mayor fabricante de tubos de radio y el principal competidor de los fabricantes norteamericanos. El mercado de radios en la Argentina, según una encuesta, era de alrededor de 204.500 unidades año, la mitad producida por pequeños talleres que empleaban tubos y piezas importadas de Estados Unidos. Una nueva firma argentina, Sociedad Anónima Industrial Radiotelefónica Argentina (SAIRA), a la que Phillips asignó ingenieros y especialistas en producción traídos especialmente de Holanda, comenzó a fabricar tubos y todas las demás piezas anteriormente importados de Holanda y Estados Unidos. Un informe consular estadounidense señaló con considerable alarma que Phillips tenía la intención de pedir al gobierno un aumento de los derechos aduaneros para excluir todas las marcas extranjeras, algo que causaría graves pérdidas monetarias a los exportadores norteamericanos. En 1935, el 100% de los gabinetes, el 95% de los chasis de metal y los convertidores, el 85% de los altavoces, el 70% de las bobinas y el 50% de los condensadores se fabricaban localmente, pero la industria solo producía alrededor del 10% de los condensadores de mica. Phillips y RCA suministraban piezas para aparatos de radio y aparatos de radio completos al Ejército. Desde 1931, debido a un aumento de aranceles, se comenzaron a fabricar todos los gabinetes de refrigeradores comerciales en el país. Existían asimismo muchos pequeños talleres de carpintería

que producían gabinetes de heladeras con paneles exteriores de madera, casi en su totalidad a mano. Había grandes empresas que tenían talleres de prensa bien equipados, como Siam y CATITA, cuyos productos ofrecían una terminación excelente y se comparaban favorablemente con productos norteamericanos. En 1942 dos firmas fabricaban compresores, Di Tella y Robert Mors. En la década de 1930 la industria de electrodomésticos había progresado rápidamente y se esforzaba, al igual que otros sectores de la industria argentina, por lograr la autosuficiencia.[16]

Cuadro 7.9. Importación y fabricación de productos de goma (toneladas)

Año	Importación de productos de goma	Importación de goma en bruto	Importación de cubiertas y cámaras	Producción de cubiertas y cámaras
1929	11.500	628	8.080	s/d
1930	9.110	777	6.235	s/d
1931	5.217	2.800	3.030	1.689
1932	4.200	2.714	2.140	3.933
1933	4.664	3.666	2.010	3.214
1934	4.395	3.618	1.715	3.463
1935	3.215	5.553	675	6.390
1936	3.626	5.732	820	6.068

Fuente: Adolfo Dorfman, *Historia de la industria argentina* (Solar-Hachette, Buenos Aires, 1970) p. 570; *Review of Argentina* (Nueva York, 1935).

La industria metalúrgica

Uno de los aspectos más notables de la década de 1930 fue el desarrollo del sector metalúrgico. La empresa Siam fue fundada en 1910 por Torcuato Di Tella, un inmigrante italiano, para producir máquinas de amasar pan. La nueva firma fabricó cincuenta máquinas en 1910, cien en 1920 y doscientas en 1921, incluyendo uno de sus primeros pedidos del extranjero, en este caso, de una firma brasileña, por sesenta máquinas. La producción dependía de piezas de fundición compradas a otras empresas. En 1920 Di Tella obtuvo un préstamo bancario para fundar su propia fundición en la calle Jean Jaurès, en el barrio del Abasto, en Buenos Aires. En 1923 concluyó un acuerdo de licencia con la Wayne Pump Co. de Estados Unidos y comenzó a montar y fabricar bombas de gasolina. En 1922 la firma entregó una bomba de este tipo a YPF. Bajo el dinámico liderazgo de su director, el coronel Enrique Mosconi, YPF había experimentado una expansión notable, y en 1926 inició el desarrollo de una red de estaciones de servicio de gasolina. En 1926 Siam producía doscientas bombas al mes para YPF. En 1928 no solo había establecido fábricas en Brasil, Chile y Uruguay, sino que además comenzó la construcción de una fábrica más grande en Avellaneda, al otro lado del río Matanza (comúnmente conocido como Riachuelo), en la provincia de Buenos Aires. Las operaciones en esa localidad comenzaron en julio de 1929.[17]

En 1930 las ventas de bombas de gasolina, máquinas de panadería, equipo de gasolinera, bombas hidráulicas, motores eléctri-

cos, cajas de hielo, quemadores domésticos y otros artículos sumaban 5.319.088 pesos m$n (924.273 dólares a la tasa vigente). En septiembre de 1930, debido a la depresión, las ventas de bombas de gasolina fueron reducidas drásticamente, mas Di Tella no desesperó. La firma continuó diversificando su producción. A principios de 1931 una bomba de agua para pozos profundos, copiada de un modelo estadounidense, fue probada en los talleres. Una copia ligeramente modificada entró en producción. Los motores eléctricos de ½ Ha al principio y los motores trifásicos se compraban directamente a la empresa italiana Ercole Marelli. Además, los talleres de Siam fabricaron una copia que entró en producción. Para supervisar la producción de motores eléctricos de 0,5 a 10 HP se contrató a un especialista en Italia. Siam produjo 1.118 motores eléctricos en 1933, principalmente para bombas de agua, en 1935 se fabricaron 3.170 motores en tamaños que variaban de 0,5 a 100 HP. A fines de 1941 la firma ya había completado 64.000 unidades. Estos motores eran empleados en ventiladores eléctricos, lavadoras y otros aparatos también fabricados por Siam.[18]

Después de completar un número limitado de prensas para la industria del vino, Di Tella abandonó la idea ya que consideraba el mercado demasiado limitado. Los refrigeradores eléctricos comerciales, por otro lado, se podían producir en los talleres, ya que estos eran esencialmente artículos hechos a medida. Dos prototipos fueron completados en 1931. En 1933, después de que se resolvieran los inevitables problemas de juventud, la primera serie de refrigeradores domésticos entró en producción.

Bombas de campo de tipo comúnmente conocido como Pumpjack, el tipo normalmente empleado en los yacimientos para extraer petróleo, en modelos de 4, 7 y 10 toneladas fueron producidas para para YPF; transformadores en varios tamaños, incluso de 700 Kw, estaban ya en producción en 1939. Siam también fabricó tanques de petróleo para los ferrocarriles.[19]

Hafdasa comenzó modestamente en la década de 1920 como un pequeño taller que montaba un reducido número de coches Hispano-Suiza H6 producidos por Hispano Suiza Fábrica de Automóviles en su planta de Barcelona. A estos siguieron una serie de camiones en varios tamaños. En 1928 se fabricaban partes del chasis. En 1935 entró en producción un motor diésel para autobuses diseñado por un ingeniero argentino, Carlos Ballester Molina, hijo de los propietarios de la firma. En 1936, con maquinaria producida en sus propios talleres, la empresa incursionó en el campo de las armas de infantería. En competencia con varias firmas europeas, Hafdasa obtuvo un contrato del Ejército Argentino para producir pistolas de señales de su propio diseño. En 1938 inició la producción de una modificación de la pistola Colt modelo 1911 de calibre 11,35 mm para el Ejército Argentino. En 1934 inició la fabricación de camiones medianos y pesados para uso militar y civil, ómnibus para varias líneas en Buenos Aires, así como motores de gasolina y diésel. Estos reemplazaron los motores desgastados de miles de camiones y autobuses de fabricación extranjera en el área de Buenos Aires. Luego de desarrollar prototipos de dos grandes modelos de sedán de lujo que serían construidos por pedidos especiales, la firma se orientaría a

la producción de un automóvil pequeño y económico propulsado por un PBT a gasolina de 45 HP refrigerado por aire. Una serie de preproducción de 120 de estos vehículos fue completada a comienzos de 1939. La producción en serie estaba programada para comenzar en noviembre, pero el estallido de la Segunda Guerra Mundial y la consiguiente escasez de acero frustraron estos planes. Hafdasa entregó sesenta camiones medianos y pesados al Ejército durante 1936-1942, junto con un número de autobuses para la Corporación de Transporte de Buenos Aires. A lo largo de la guerra la firma produjo pistolas semiautomáticas y subfusiles para las Fuerzas Armadas Argentinas, motores fuera de borda especiales para el arma de ingeniería del Ejército y exportó pistolas calibre 11,35 mm a los países vecinos y Gran Bretaña. También produjo motores de gasolina y diésel en gran número para el mercado civil, así como motores diésel marinos para la Armada y la Prefectura General Marítíma. Un motor rotativo para máquinas perforadoras de petróleo que desarrollaba 350 HP entró en producción para YPF. El agregado militar asistente de Estados Unidos que visitó la fábrica en 1943 observó:

> Se cree que [la empresa] tiene una sólida experiencia para el tipo de trabajo que están realizando, y que sus limitaciones son solo aquellas impuestas por la producción en pequeña escala; en este caso, la disponibilidad de órdenes por parte del gobierno y la provisión de ciertos accesorios, como los equipos eléctricos procedentes del extranjero.[20]

Dado que el mercado argentino había demostrado ser muy rentable, en 1917 Ford estableció una planta de montaje en Bue-

nos Aires. Las ventas en el primer año totalizaron 6.957 unidades, superando a las ventas de la filial de la Ford en Francia. Durante 1918-1921 Ford Argentina vendió otros 31.072 vehículos, y amplió sus operaciones abriendo una nueva planta de montaje en la Boca, la antigua sección portuaria de Buenos Aires. El éxito de la Ford indujo a la General Motors a establecerse en la Argentina en 1924, cuando inauguró su planta de montaje en Buenos Aires. La depresión de 1929 afectó las importaciones. Como resultado, Ford y General Motors se vieron obligadas a despedir a un número considerable de trabajadores. En 1931 el gobierno decretó una reducción arancelaria del 30% en unidades completamente armadas en el país y una reducción del 15% en las parcialmente armadas. Estas medidas, sumadas al desarrollo de un sistema vial, revitalizaron la economía, y por lo tanto la demanda de automotores aumentó. La planta de General Motors existente a duras penas daba abasto. Por lo tanto, decidió construir una planta de mayor envergadura en San Martín, en las afueras de Buenos Aires. La construcción de la nueva fábrica comenzó en 1938 y las operaciones se iniciaron en 1939. Durante la guerra, para mantener San Martín en operaciones, General Motors Argentina produjo carrocerías para vehículos comerciales, gabinetes metálicos, heladeras Frigidaire, baterías, cabinas de camiones metálicas y repuestos de suspensión. Además, produjo acoplados de artillería para el Ejército.

En 1916 Chrysler había concedido a la firma argentina de Luis Fevret, que anteriormente tenía derechos exclusivos para importar automóviles franceses, la distribución de automóviles y ca-

miones Dodge. En 1927 autorizó a otra firma local, Resta Hermanos, a distribuir vehículos Chrysler. Lógicamente Fevret y Resta concertaron una sociedad. En diciembre de 1928 la nueva firma inauguró el Palacio Chrysler, un edificio que ocupaba toda una manzana, que no solo era su sala de exposición, sino también su planta de montaje. Diego Basset se incorporó a la compañía en 1928 y en 1931 adquirió las acciones que controlaba Resta. La firma se convirtió en Fevret y Basset, Chrysler Argentina.[21]

CATITA fue fundada en la década de 1920 como filial de la Compañía Anglo-Argentina de Tranvías, para fabricar y reparar tranvías, así como para mantener la enorme flota de la compañía. En 1931 CATITA inauguró una nueva fábrica en la calle Zepita, en Buenos Aires, que representó una inversión de 7 millones de pesos. La producción dio comienzo en febrero de 1931. La nueva planta consistió en un edificio de dos plantas con un total de 41.800 metros cuadrados de superficie. Inicialmente empleaba a sesenta empleados y mil operarios, pero con capacidad para dos mil trabajadores en turnos de ocho horas. El 60% de la maquinaria era de procedencia norteamericana; el resto, británica y alemana. Sus actividades incluían la producción de pistones de aluminio y hierro, cojinetes, ejes, tuercas y pernos, amortiguadores para automóviles, repuestos para motores y tapicería. CATITA también producía piezas fundidas y estampadas de hierro, bronce y aluminio para otras firmas. Además, era una de los mayores fabricantes de carrocerías de ómnibus en el país, con una capacidad de treinta unidades por mes. Asimismo, producía de quince a

treinta tranvías al mes y reparaba seis por día. Un informe añadió además que, si bien la firma se esforzaba en incrementar la fabricación de repuestos de automóviles, el aumento esperado en el uso de vehículos de motor aseguraría que la Argentina continuara siendo un mercado excelente para repuestos americanos "auténticos". Sin embargo, la industria local de repuestos probó ser un serio competidor. Como revelaría un informe del agregado comercial:

> La industria nacional sigue constituyendo la amenaza más grave para el dominio norteamericano del mercado. Los fabricantes locales están produciendo una gran variedad de repuestos y partes de automóvil, incluso pistones, anillos para pistones, válvulas, ejes de ventiladores para radiadores, engranajes, amortiguadores y bobinas de encendido, con resultados satisfactorios. La empresa produce motores para colectivos de seis cilindros y 60 HP similares al tipo Continental. Todas las piezas, excepto los ejes y distribuidores, son fabricados en el país. Los precios de los productos de fabricación local son generalmente 20% más bajos que los de artículos similares importados.[22]

La industria del hierro y el acero

La Argentina carecía de los recursos de carbón y mineral de hierro para desarrollar una industria integrada de hierro y acero. No había altos hornos en el país en esta coyuntura en el tiempo. Existían aproximadamente 800 fundiciones y talleres metalúrgicos, la mayoría de los cuales se clasificarían como extremadamente pequeños, o talleres artesanales. Aproximadamente 250 de ellos eran o tenían fundiciones que suministraban a sus propios talleres piezas de fundición. Las empresas metalúrgicas exis-

tentes eran en realidad fabricantes de hierro y acero, que empleaban hierro y acero importados o producidos localmente a partir de chatarra. La mayoría de estos establecimientos no eran más que herrerías y serían clasificados como tales en Estados Unidos. La más grande de estas empresas era Pedro Vasena e Hijos, una firma fundada en 1872. Esta empresa producía estructuras de acero, columnas de hierro, pequeñas calderas de vapor, maquinaria para ingenios azucareros y otras industrias, varios puentes para todo el país y los buzones de correo al estilo británico que todavía se pueden ver en Buenos Aires hoy en día. Aparentemente, las grandes "herrerías" de Buenos Aires, como la de Vasena, estaban dispuestas a realizar todo tipo de pedidos, desde acero estructural hasta simples tipos de maquinaria, para seguir adelante. Pocos productos eran elaborados en cantidades y la normalización de piezas simplemente no existía. En la década de 1890, Vasena fue una de varias firmas argentinas prósperas que fundaron "sociedades anónimas" (o sociedades limitadas) para atraer capital, vender acciones y bonos al extranjero para captar capital para inversión. La mayoría de ellas fueron registradas como argentinas y declararon su capital en pesos oro, mientras que la compañía Vasena, asociada a capitales británicos, se convirtió en The Argentine Iron & Steel Manufactury y declaró su capital en libras esterlinas. Al estallar la Primera Guerra Mundial, la firma empleaba más de dos mil obreros y contaba con tres talleres mecánicos de fundición, laminado y montaje. En 1920, la mayor de estas fábricas, en Barracas, poseía cuatro talleres, incluyendo una fundición con tres hornos Siemens-Martin. Sin embargo, tras la

muerte del fundador, en 1918, la firma enfrentó dificultades financieras de las que no pudo recuperarse, y en 1926 finalmente fue adquirida por su competidor más serio, TAMET. La industria argentina del hierro y el acero, al igual que sus homólogas en Europa, se hallaba en un proceso de concentración de la propiedad y del capital.[23]

En 1902 el Banco Tornquist, integrante de una de las principales casas bancarias e industriales de Sudamérica, que ya poseía una pequeña firma metalúrgica conocida como El Anda, se convirtió en socio limitado con participación en una nueva corporación, Talleres Metalúrgicos Rezzonico, Ottonelo & Cía. Esta corporación fue fundada en 1900 por la fusión entre una fábrica de pernos fundada por Pedro Vasena y Antonio Rezzonico en 1880 y un taller de maquinaria fundado por Giuseppe Ottonello en 1882. En 1925 los talleres Rezzonico & Ottonello fueron absorbidos por TAMET.[24]

En 1931, TAMET contaba con dos plantas en las afueras de Buenos Aires, con muelles de carga en el Riachuelo, y empleaba 2.200 hombres: 400 empleados de administración y directivos y 1.800 obreros. La empresa tenía capacidad para producir 125.000 toneladas de productos de hierro y acero al año. La planta Bosch se especializaba en la producción de tubos de hierro fundido, pernos, tuercas, tornillos y láminas de hierro galvanizado. En 1931, TAMET incorporó tres nuevos trenes de laminación, e intensificó la producción de láminas galvanizadas de acero que comercializaban bajo el nombre comercial "Bulldog".[25]

La Cantábrica fue fundada en 1902, sobre la base de la planta y los talleres El Carmen, firma que en 1890 instaló el primer tren de laminación del país. En ese momento la empresa se había expandido y desarrollado una nueva planta en la ribera del Riachuelo. Había tres trenes laminadores que producían más de 6.000 toneladas de barras de hierro y acero al año. El 50% de estos materiales se empleaban en la fabricación de arados, carretillas, bombas y molinos de viento previamente importados. Entre las firmas más pequeñas se encontraban Gurmendi y Cirilli & Gibelli. Gurmendi fue fundada en 1919 como fábrica de clavos. En 1934 la firma amplió sus operaciones y comenzó a producir láminas de hierro galvanizado. La Compañía Industrial de Electricidad poseía un taller de fundición y realizaba el mantenimiento de turbinas para las compañías de electricidad, principalmente para la Ítalo. Sin embargo, la producción local de hierro laminado y productos siderúrgicos solo satisfacía el 8% de los requerimientos del país, estimados en 500.000 toneladas anuales, y la mayoría de las materias primas y procesadas eran importadas.[26]

Cuadro 7.10. Producción de hierro y acero, 1941

Productos	Toneladas
Productos laminados en caliente	43.000
Extruidos y laminados al frío	13.000
Clavos, tornillos, pernos	20.000

Tuberías	27.000
Productos galvanizados	9.000

Fuente: adaptado de *Economic Survey of Argentina* (1943) p. 144.

El 31 de diciembre de 1935, el Ejército estableció la Fábrica Militar de Aceros en Valentín Alsina, cerca de Avellaneda y por ende del Riachuelo. Este establecimiento contaba con un horno Siemens Martin de 25 toneladas y comenzó a operar en julio de 1937. Un segundo horno Siemens Martin fue incorporado en 1941, junto con un moderno tren de laminación.[27]

La falta de fuentes nacionales de mineral de hierro y carbón no impedía el desarrollo de una industria secundaria de hierro y acero en la Argentina, pero el gobierno deseaba una industria acorde con las necesidades del consumo interno y la defensa nacional. Indicativa de los esfuerzos del gobierno para desarrollar una industria siderúrgica totalmente integrada fue la creación de una nueva dependencia bajo el Ministerio de Agricultura, designada como Comisión de Fomento de las Industrias Metalúrgicas y Siderúrgicas, por decreto 86.404 del 17 de julio de 1936. La función de esta comisión consistía en llevar a cabo un estudio exhaustivo del país en busca de depósitos de mineral de hierro, en particular en la zona del río Alto Paraná, estudiar los aranceles aduaneros aplicables a los productos de hierro y acero que entraron libres de derechos, estudiar el desarrollo metalúrgico del hierro y el acero y alentar a las entidades comerciales que se dedicaban a su producción. Con anterioridad a este decreto, se habían adoptado medidas para impedir la exportación de chatarra

de hierro y acero y para revisar los aranceles aduaneros que podrían asistir al desarrollo de la industria local. Había una empresa subvencionada por el gobierno, La Cantábrica SA, que recientemente había construido una planta de acero en un predio de 34 hectáreas situado en Haedo, que estaba conectada al puerto de Buenos Aires por dos líneas ferroviarias. La planta consistía en dos hornos de 20 toneladas, empleaba a 300 operarios y fabricaba implementos, herramientas y maquinaria, que en el pasado se importaban libres de aranceles. Mientras tanto, la búsqueda de mineral de hierro proseguía activamente. El ingeniero Guillermo Hileman, a cargo de la sección de minería de la Dirección de Minas y Geología, realizó un exhaustivo estudio de las posibilidades de una planta siderúrgica para la Argentina, concluyendo que el coste del mineral de hierro proveniente de los yacimientos de Itabira, Brasil, y de coque de Inglaterra y Estados Unidos no elevaría significativamente el costo de estos materiales. Por lo tanto, propuso el establecimiento de una planta que produciría palanquilla con una capacidad de 100.000 toneladas de hierro al año, empleando mineral de hierro de Itabira, y una planta de hornos Siemens Martin que emplearía chatarra de hierro y palanquilla de fabricación nacional con una capacidad total de 200.000 toneladas al año. Dicha planta sería equipada con trenes laminadores para abastecer gran parte de los productos de hierro y acero que la Argentina importaba en esos momentos. Un posterior informe concluyó que los costos de producción estimados demostraban la ventaja de esa planta. Importantes yacimientos de mineral de hierro fueron descubiertos a fines de la década de

1930 en las colinas de Zapla, Jujuy, cerca de la frontera boliviana, a más de 1.500 kilómetros al noroeste de Buenos Aires. Un decreto que preveía la creación de una planta de altos hornos para explotar estos yacimientos fue promulgado en 1941.[28]

Otros establecimientos metalúrgicos

Una firma prácticamente olvidada que fue muy prominente entre las décadas de 1930 a 1960 fue el establecimiento industrial Febo. Una de las pocas referencias disponibles sobre esta firma simplemente la describe como "básicamente un contratista de calefacción y licenciatario local para calderas Titusville, así como la reparación de materiales pesados".[29]

Sin embargo, esta es una evaluación incompleta. Febo fue fundada en 1926 por el ingeniero Ingo Fischbach, un prusiano que desarrolló esta firma como una oficina de diseño que exhibió una versatilidad y un nivel de conocimiento técnico que rara vez se hallaba en la Argentina o Sudamérica en aquellos días. Después de adquirir una licencia para fabricar calderas de alta presión de la firma Titusville Iron Works, a principios de la década de 1930, Febo amplió su planta en Parque Patricios. La firma concluyó un contrato con la Compañía Ferrocarrilera de Petróleo SA para 120 bombas extractoras de petróleo para los yacimientos de Comodoro Rivadavia. Febo produjo una amplia gama de artículos que iban desde una grúa circular para el puerto de Colonia, Uruguay; transportadores de grano para el puerto de Quequén, una draga flotante, torres de cracking para la refi-

nería de YPF en La Plata, grúas aéreas móviles, autoclaves esféricas para fábricas de papel, prensas hidráulicas para la industria del caucho, autoclaves mezcladoras para una fábrica de pinturas, válvulas reguladoras de descarga para el dique San Roque, válvulas de esclusa de emergencia para los diques en Las Viñas y Cruz del Eje, máquinas rotativas para producir extracto de carne, para enumerar solo algunos de sus productos. Los industriales argentinos pronto descubrieron nuevos mercados en los países vecinos. La industria argentina recibió pedidos de Brasil para neumáticos, heladeras eléctricas y máquinas rotativas para extracto de carne, de tranvías por parte de Paraguay, automóviles blindados para bancos, grúas portuarias circulares y máquinas de carne rotativas para Uruguay. El desarrollo de comercio interamericano que se produjo a raíz de la Segunda Guerra Mundial hizo posible que los fabricantes vendieran sus productos manufacturados a otros países, por lo que en 1943 la Argentina exportó casi el 20% de su producción industrial.[30]

Máquinas herramienta

Se asume comúnmente que la fabricación de máquinas herramienta en la Argentina comenzó durante la Segunda Guerra Mundial, cuando en realidad ocurrió décadas antes. El Informe Worthington de 1898 señalaba que las antiguas firmas establecidas, como Pedro Vasena, Carlos Zamboni y Pedro Merlini, producían no solo acero estructural, sino también maquinaria de todo tipo, incluyendo tornos, ascensores y otros artículos. Sin em-

bargo, el informe también observa que no valía la pena preparar matrices para fabricar dos de las tres máquinas, ya que la maquinaria seguía siendo importada en gran número. En 1939 las firmas dedicadas a la producción de máquinas herramienta incluían Jones SA, Juan Traverso, Boselli y Gonassi y la Fábrica Argentina de Máquinas Herramientas, CATITA (tornos y prensas), Cindelment (fresadoras, cepilladoras y tornos), Esteban Pino y Suschard, que anteriormente importaban tornos, se convirtieron en fabricantes. Muchas de las grandes firmas, como Siam Di Tella, copiaban tornos de diseño extranjero para sus propios talleres, al igual que algunas de las plantas de propiedad militar. Un informe adjunto comercial estadounidense que examinaba las importaciones de maquinaria industrial en la Argentina para 1940 señaló que, en los tamaños medianos de tornos, la fabricación nacional había sustituido en gran medida al producto importado. Según el Censo Industrial de 1941 de ese año, la industria local de máquinas herramienta produjo 1.530 unidades para la industria metalúrgica.[31]

La industria naval

Antes de 1930, pocos barcos eran botados en astilleros argentinos. La mayoría de las firmas existentes, como la Compañía de Industrias Mecánicas S. Solari, se especializaron en reparaciones de buques. En 1927 se estableció el astillero Hansen & Puccini, que se convirtió en una sociedad de responsabilidad limitada en

1934 y en 1942 fue denominada Astilleros Argentinos Río de la Plata SA (Astarsa). En 1928 este astillero completó dos barcos de carga fluvial que desplazan 350 y 500 toneladas, así como dos grandes lanchas de motor. Mientras tanto, YPF había incrementado la producción en los yacimientos de petróleo en Salta. Los puertos de Formosa, en el río Paraguay, o Santa Fe, en el Paraná, eran los conductos lógicos para transportar petróleo a Buenos Aires y el resto del país, pero YPF requería un petrolero costero. La empresa otorgó el contrato a Hansen & Puccini para un barco que se convertiría en el *Presidente Figueroa Alcorta*. Dicha nave entró en servicio en 1945, y con sus. 4.750 toneladas de desplazamiento sería el mayor buque construido en América del Sur durante casi dos décadas. Asimismo, los astilleros locales tenían la capacidad de construir buques oceánicos de hasta 5.000 toneladas.[32]

Aprovechando la capacidad de los diques secos de la Base Naval Puerto Belgrano, se construyó un buque para la Armada, el *Punta Alta*, de 1.600 toneladas. Al mismo tiempo, el Ministerio de Marina cursó una orden por nueve rastreadores de 450 toneladas de desplazamiento normal a ser construidos en astilleros del país. Cinco de ellos fueron confiados al astillero de la Base Naval Río Santiago, dos fueron encomendados a Hansen & Puccini y los dos restantes al astillero Sánchez. Estas naves entraron en servicio entre 1936 y 1939. Asimismo, durante 1939 la industria naval encaró la construcción de un transporte de 1.200 toneladas para la Armada y un par de avisos de 200 toneladas para la Prefectura General Marítima. Los rastreadores fueron dise-

ñados por el teniente Eduardo Manera, quien había obtenido un doctorado en ingeniería naval en Italia. Manera también diseñó una serie de cuatro buques patrulleros de 1.000 toneladas para la Armada. La chapa naval y los equipos para estos cuatro buques fueron adquiridos durante 1937-1938. Las quillas de los dos primeros fueron colocadas en 1939, pero el estallido de la Segunda Guerra Mundial demoraría su entrega hasta 1945.[33]

La Dirección de Fabricaciones Militares

La escasez de materias primas y combustibles experimentada por las Fuerzas Armadas Argentinas durante la Primera Guerra Mundial subrayó la necesidad de desarrollar la industria de armamentos de la nación. El principal exponente de tales teorías fue el coronel Enrique Mosconi. Como director del Arsenal de Guerra durante 1916-1919, Mosconi había emprendido la producción de municiones de armas pequeñas, granadas de mano y equipos de fundición para los ingenieros. En 1921, como director del Servicio Aéreo Militar, amplió los talleres en El Palomar que produjeron un pequeño número de aviones para la Escuela Militar de Aviación. El coronel Agustín P. Justo, ferviente partidario de la industrialización, designado ministro de Guerra bajo Alvear, fue una figura fundamental en la formulación de la ley 12.266. Esta ley asignó 100 millones de pesos oro para reequipar a las Fuerzas Armadas, pero también previó la construcción de fábricas plantas militares que producirían aviones, armas de in-

fantería, municiones de artillería e infantería y los equipos de comunicación requeridos por el Ejército.[34]

La maquinaria para estas plantas fue ordenada en 1926. La primera de ellas, la Fábrica Militar de Aeronaves (FMA) de Córdoba fue inaugurada el 10 de octubre de 1927. Sin embargo, la reelección de Yrigoyen en 1928 paralizó la construcción de plantas y arsenales, y la FMA fue prácticamente cerrada en 1929. Bajo el gobierno provisional, aunque los gastos militares disminuyeron, la producción en la planta de Córdoba comenzó una vez más.[35]

Los contratos para la construcción de plantas de armas previstos por la ley 11.266 comenzaron en 1933. Un decreto de 24 de diciembre de 1936 estableció la Dirección General de Artillería del Ejército que supervisó la Dirección General de Fabricación Militares. Las municiones de armas de infantería comenzaron a fabricarse en el antiguo Arsenal de Puerto Borghi con nueva maquinaria adquirida con fondos provistos por la ley 11.266. La planta de municiones de Artillería Militar fue establecida en Río Tercero, Córdoba, en febrero de1936. Mientras esta construcción estaba en marcha, la planta experimental de municiones de Artillería Militar fue erigida en Puerto Borghi. La producción de proyectiles y fusibles dio comienzo en 1940.[36]

Para suplementar la producción en Puerto Borghi, se instaló una nueva planta en San Francisco, Córdoba. La Fábrica Militar de Equipos y Materiales de Comunicaciones fue creada en diciembre de 1936 en el arsenal Esteban de Luca, mientras que nuevas instalaciones estaban en proceso de construcción en San Martín, Buenos Aires. Inicialmente el taller produjo pequeñas

cantidades de transmisores de radio y otros materiales, pero la producción aumentó durante la década de 1930 en cooperación con la industria privada. La Fábrica Militar de Pólvora y Explosivos fue establecida en mayo de 1937 en Villa María, Córdoba, y finalizada en 1940; sin embargo, como hemos visto, solo parte de las maquinarias adquiridas en Alemania había sido entregada al comienzo de la Segunda Guerra Mundial. El resto de este equipo permaneció embalado en Europa hasta 1942, cuando el gobierno británico finalmente concedió un Navicert. En 1941 se estableció la Dirección General de Fabricaciones Militares, otorgando así autonomía a las industrias de armamentos de propiedad estatal.[37]

Altos Hornos Zapla

El 17 de noviembre de 1942, el Congreso aprobó una ley que autorizaba el desarrollo de los depósitos de mineral de hierro. LA DGFM celebró un acuerdo con la firma sueca Svenksa Entreprenad para la construcción de una planta siderúrgica integrada. Los trabajos comenzaron en 1943 y, a pesar de la escasez de todo tipo de materiales provocada por la guerra, la nueva planta, que sería denominada Altos Hornos Zapla, inició la producción con la primera colada de acero el 1 de octubre de 1945. Alentada, la DGFM abrió una para la construcción de una segunda planta siderúrgica que eventualmente se convertiría en la Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina SA (Somisa).[38]

Aparte de los talleres generales en Río Santiago, donde se construyeron buques de guerra, durante la década de 1930 en el Arsenal Naval de Zárate se fabricaban bombas para aviación basadas en un modelo marca Federal, de origen norteamericano. Otros productos de este arsenal incluían bombas para la aviación, granadas de mano, parabanes y municiones de fogueo utilizados con fines de entrenamiento. Los talleres generales en la Base Aérea Naval Punta Indio no solo reparaban aviones navales, sino que produjeron cortas series de aviones de entrenamiento Huff Daland Pelican y Curtiss-Wright durante la década de 1930. Del mismo modo, el Taller de Reparación de Ópticos de la Base Naval Puerto Belgrano, establecido en 1922 para reparar los instrumentos y las miras telescópicas de la Armada, se benefició con la adquisición de nuevos equipos en Italia a fines de la década de 1930, y la producción en serie de telescopios y binoculares comenzó en 1940.[39]

El Compre Nacional

A fines de la década de 1960 el gobierno argentino sancionó legislación para promover una política de "compre nacional", o sea, adquirir productos argentinos. Aunque en la década de 1930 no se promulgó legislación similar, la práctica de comprarle a la industria argentina fue ciertamente observada. La proporción de equipos de comunicaciones de fabricación argentina para el

Ejército aumentó del 20% en 1934 al 83% en 1937. El agregado militar norteamericano, en uno de sus habituales reportes, detalló la creciente tendencia del gobierno a alentar a la industrias nacionales a producir materiales para el ejército. Siam Di Tella, Phillips Argentina, RCA fabricaron componentes de radio, Pirelli Argentina produjo cables ligeros y pesados anteriormente importados de Inglaterra y Alemania. CATITA y TAMET recibieron órdenes importantes para tanques de petróleo para vagones de diversas líneas ferroviarias y carros de metal para la construcción de líneas telefónicas de larga distancia. Klockner produjo carros de observación de artillería. Hafdasa, por su parte, recibió órdenes para pistolas de señales, carabinas automáticas, pistolas semiautomáticas modelo 1938, así como una serie de camiones diésel medianos y pesados, y equipos para el Departamento de Bomberos de la ciudad de Buenos Aires.[40]

Las fábricas militares también llevaron a cabo la investigación y el desarrollo de materiales activamente. Cuando el caza D.21 entró en producción en Córdoba, los radiadores de fabricación francesa resultaron inadecuados, la FMA recurrió a la industria local para un sustituto adecuado. La FMA también investigó y ensayó todas las fuentes de madera local para obtener materiales adecuados para la construcción de fuselajes y hélices. Mientras que plantas comerciales como Firestone y Goodyear producían neumáticos para el mercado civil, los neumáticos de aviación se importaban. Para cerrar esta brecha, la FMA desarrolló moldes y comenzó a producir neumáticos de los tipos requeridos por el cuerpo aéreo del Ejército. De la misma forma, YPF desarrolló ga-

solinas de aviación de alto octanaje y lubricantes para aviones militares y civiles, si bien el fluido etílico debía ser importado.[41]

La industria aeronáutica

En 1928 la FMA comenzó la producción bajo licencia del avión de entrenamiento Avro 504H Gosport. Al mismo tiempo, adquirió los derechos de fabricación para el caza monoplano monomotor Dewoitine D.21 y el motor Lorraine-Dietritch de 450 HP que lo propulsaba. El primero de una serie de 38 unidades rodó de la línea de producción en octubre de 1930. La FMA inició el desarrollo del Aé.C.1, su primer diseño original. Este modelo dio lugar a una serie de aviones esencialmente similares, todos eran monoplanos monomotores de ala baja con tren de aterrizaje fijo. Estos incluían al Aé.T.1, un monoplano de cabina para cinco pasajeros monoplano empleado por SETA, una aerolínea experimental operada por el Ejército entre Buenos Aires y Córdoba, y el Aé.M.O.1, entrenador biplaza y de propósitos generales. A estos les siguió en 1935 el Aé.M.B.2, un bombardero liviano monomotor que permanecería en servicio hasta 1945. En 1934, la FMA adquirió los derechos para fabricar el motor radial Wright Cyclone de 620 HP. En 1936 obtuvo una licencia para producir el entrenador Focke-Wulf Fw 44. Durante 1928 y 1938 la FMA produjo 283 aviones y 98 motores de aviones; además, la planta reconstruyó 168 aviones militares y reconstruyó totalmente otros 52. Otros 160 aviones, incluyendo una serie de aviones de caza Curtiss Hawk 750, pero en su mayoría entrenadores Focke

Wulf, fueron completados entre fines de la década de 1930 y 1942.[42]

Una visión conflictiva sobre los orígenes de la industrialización argentina

Hasta la década de 1970, se aceptó generalmente que la década de 1930 había sido una época excepcional para el desarrollo industrial. A principios de los años 70, esta afirmación fue cuestionada por Javier Villanueva, quien argumentó que la industria en la década de 1930 no se expandió tanto como lo había hecho durante la de 1920, ya que la capacidad de importación de la Argentina se redujo como resultado de la crisis mundial. Por lo tanto, la expansión experimentada por la industria en la década de 1930 se debió a la utilización del exceso de capacidad creado en la de 1920. Villanueva postuló que el país tuvo dificultades para importar la maquinaria y el equipo necesarios para la expansión del sector industrial. Además, sostuvo que los indicadores básicos no revelaban un repentino aumento de la fabricación, sino más bien una leve continuación de las tendencias establecidas en la década de 1920. El consumo industrial de electricidad se triplicó durante 1921 y se triplicó otra vez en el período 1927-1930, mientras que durante la década de 1930 apenas se duplicó. Además, en la década de 1920 43 empresas extranjeras establecieron sucursales en la Argentina, y fueron seguidas por otras 45 durante 1931-1943, de nuevo apenas demostrando una

ruptura con respecto a la década anterior. Además, el censo de 1946 reveló que 9.943 empresas establecidas durante 1926 y 1930 seguían en funcionamiento, en comparación con solo 9.662 de las establecidas durante 1931-1935. Además, en 1935 el 66% de todas las plantas industriales y el 78% de toda la producción fueron llevados a cabo por empresas establecidas antes de la década de 1930; por lo tanto, en algunos aspectos la década de 1920 parecía ser industrialmente superior a la de 1930.[43]

Examinemos estos argumentos: un vistazo al cuadro 7.12 revelará que durante 1921-1930 se invirtieron 15.044 millones de pesos (valores de 1950) en la industria, de los cuales 11.271 millones fueron destinados a maquinarias y equipos. En la década de 1920 había una demanda insatisfecha creada por la incapacidad de las potencias beligerantes de proporcionar la maquinaria y el equipo que la Argentina normalmente importaba; los años 20 fueron un período de bonanza económica para la mayoría de los países, incluso para la Argentina. En comparación, la década de 1930 fue un período sombrío que redujo la capacidad de importar de la Argentina. Sin embargo, una mirada al cuadro 7.10 revela que, durante 1920-1930, 12.204 millones de pesos fueron invertidos en maquinaria y equipo, y 12.022 millones en el período 1931-1941. Sin embargo, después del derrumbe de Wall Street en octubre de 1929, cuando muchas empresas norteamericanas se declararon en bancarrota, una gran cantidad de maquinaria de todo tipo usada, y a menudo prácticamente nueva, podía adquirirse por una fracción de su precio original. Un punto importante que Dorfman nos recuerda es no perder de vista el

hecho de que gran parte de los equipos industriales importados fueron adquiridos a precios convenientes; aunque técnicamente obsoletos, eran muy adecuados para las condiciones argentinas. Como señala Villanueva, el período 1906-1914 también se caracterizó por el alto nivel de inversión en importaciones industriales, por lo que concluye que la industria alcanzó su punto máximo en esos años. Sin embargo, al describir la industria argentina en 1919, Dorfman afirma que, con la excepción de la industria láctea y las plantas de lavado de lana, la mayoría de las demás no había alcanzado los niveles de sus contrapartes extranjeras debido a la falta de materias primas y conocimientos técnicos. La industria argentina, concluye, era incipiente en el mejor de los casos.[44]

Curiosamente, 1906-1914 también fueron los años pico para las importaciones de locomotoras. Ahora bien, la pregunta que viene a la mente es la siguiente: ¿qué tienen que ver las locomotoras con la maquinaria industrial? La respuesta proviene de una serie de informes del cónsul general norteamericano en Buenos Aires durante la década de 1930 titulados "American and British competition in the Argentine market". En documentos de aduana argentinos, bajo la categoría "maquinaria y motores" se agrupan los tipos más importantes de maquinaria exportadas por Estados Unidos a la Argentina, según el peso. El primero de ellos, titulado "Varias máquinas y motores y sus partes más de 1.000 kilogramos de peso", incluye vehículos de motor, equipos de aire acondicionado para edificios de oficinas y equipos ferroviarios, incluso las locomotoras.[45]

Durante 1921-1930 se importaron no menos de 1.042 locomotoras en comparación con 114 para el período 1931-1940. Ahora bien, el hecho evidente de que el número de plantas industriales creció de 40.606 en 1937 a 49.375 en 1939, 53.927 en 1940 y 57.940 en 1941 sirve para demostrar que el crecimiento industrial de la década de 1930 definitivamente no se debió a la utilización total del exceso de capacidad creado en la década anterior. De estas, 8.750 fueron fundadas durante 1931-1935 y 13.336 en 1936-41. El número de plantas que empleaban de 11 a 100 obreros pasó de 5.480 en 1935 a 6.629 en 1937 y 7.251 en 1939. Los que empleaban a 101 a 250 trabajadores aumentaron de 485 en 1935, 635 en 1937 y 639 en 1939. Estas empresas representaban el 14,6% de todos los establecimientos industriales y el 49,1% de todos los obreros empleados. Como hemos señalado, muchas de las fábricas creadas en décadas anteriores se expandieron en la década de 1930. Debe ser evidente que el crecimiento industrial en esta última década no se derivó principalmente del "exceso de capacidad" creado en la de 1920, como se ha afirmado, sino debido al establecimiento de nuevas empresas y la expansión de las más antiguas. Villanueva sostiene además que la industria manufacturera no mostró una tasa acelerada de crecimiento en la década de 1930 y que el mayor sector (alimentos, bebidas, tabaco) creció mucho más lentamente. Pero ¿qué más se puede esperar en un mundo que todavía lucha con los efectos de la depresión y elevaba tarifas protectoras contra los productos de exportación argentinos? Lo que Dorfman denominó los sectores dinámicos de la industria argentina (cemento,

metales y maquinaria), electrodomésticos y equipos, textiles, caucho y productos químicos crecieron a un ritmo mucho más rápido que el resto de las ramas tradicionales de la industria. Estos eran esencialmente los sectores industriales que se expandieron o se establecieron en la década de 1930. En comparación con 1925-1929, durante 1937-1939, la producción del sector textil creció 210%, máquinas, vehículos y equipos 138%, equipos y aparatos eléctricos 138%, refinación de petróleo 269% y productos de caucho 3.470%.[46]

El consumo industrial de electricidad creció a un ritmo más lento, a 942 millones de kw/h durante 1936-1939. Si el consumo de energía se triplicó durante la década de 1920, fue porque, en conjunto, la industria tenía un índice bajo de mecanización, y las tasas iniciales de consumo lo muestran claramente, pero hay otras razones de la aparente "ralentización". La introducción de máquinas y máquinas herramienta más eficientes aumentó la producción considerablemente mientras se mantenía el consumo. El tipo de máquinas herramienta preferidas por los industriales argentinos durante los primeros años de la década del 1920 eran operadas por correas o ejes. Es decir, carecían de energía propia y debían ser conectadas a una central auxiliar, en la gran mayoría de los casos una máquina de vapor, y durante toda la década de 1920 a motores de combustión interna. Las máquinas herramienta de fabricación estadounidense, así como los productos alemanes que siguieron a los modelos norteamericanos, se popularizaron en la industria argentina en el período inmediato de posguerra. Estas máquinas estaban equipadas con motores

eléctricos independientes, por lo que el operador podía apagarlas y encenderlas según fuera necesario, permitiendo así no solo una reducción en el consumo de energía eléctrica, sino una mejor disposición espacial. Los motores eléctricos habían remplazado en gran parte a los de vapor para propulsar maquinaria, y los motores eléctricos consumen menos energía debido a la eficiencia del dinamo en comparación con la baja eficiencia de los de vapores que utilizaban correas de cuero para poder funcionar. Además, los motores eléctricos consumen menos energía debido a la eficiencia de la banda de transmisión en comparación con la baja eficiencia de los que empleaban correas para la transmisión de energía. Por otra parte, debemos tener en cuenta que un comisionado de las Naciones Unidas advirtió que el progreso económico en los países europeos tenía comparativamente poca influencia en el crecimiento a largo plazo de su producción de electricidad. Lo mismo puede decirse respecto de la Argentina.[47]

El número de empresas que establecieron filiales en la Argentina durante 1921-1930 fue mayor que lo sugerido Villanueva, quien admitió que varias de las que arribaron en la década de 1920 eran simplemente sucursales comerciales dedicadas a la venta de productos importados. Muchas recién iniciaron operaciones de montaje, o de fabricación en la Argentina, durante la década de 1930. Tal fue el caso de Marelli y Olivetti, que en sus principios simplemente se dedicaban a comercializar y serviciar productos importados. Pirelli Platense en 1919 producía cables eléctricos que inicialmente empleaban alambre de cobre y materiales aislantes importados. En la década de 1930 la compañía

amplió sus instalaciones que ahora incluyeron la producción de mangueras de radiadores y cámaras para neumáticos. Las capacidades de producción existentes mejoraron en 1939 mediante la adición de un tren de laminación de cobre. Suchard Argentina, que importaba máquinas herramienta suizas, comenzó a producir tornos en la Argentina durante 1939. Klockner, una firma metalúrgica alemana establecida en la década de 1920, importaba productos alemanes de hierro y acero, pero recién comienza la fabricación local a finales de la década de 1930; en el caso de IBM, que arribó en 1923, y de Lederlie (luego Cynamid), pero solo comenzaron a producir en la Argentina en la década de 1950. Kodak, que inició sus actividades como firma importadora, comenzó a producir papel fotográfico en 1941, y Minneapolis Moline dio inició a la producción de ciertas maquinarias en 1943. Otras, como Merck, simplemente importaban medicamentos a granel de Alemania y Estados Unidos y los envasaban en la Argentina.[48]

Los cuadros estadísticos elaborados por Dorfman fueron, como él mismo francamente admite, basados en información publicada por Alejandro E. Bunge, ampliadas en gran medida con sus propios datos privados. Dorfman observó lo siguiente:

> No pretendemos que la lista esté completa, pero al menos nos dará una vista panorámica [de] la importancia de las inversiones extranjeras en la Argentina. Hemos enumerado cien empresas, la mitad de las cuales son de origen norteamericano, y la inmensa mayoría de las cuales ha llegado recientemente.[49]

Aparte de Dorfman, la única fuente que Villanueva empleó para determinar el número de empresas extranjeras establecidas durante el período 1920-1943 fue Luis V. Sommi, cuya investigación es sospechosa en el mejor de los casos. Esta es una evidencia bastante escasa para establecer el "verdadero origen" de la industrialización argentina.[50]

Según Dorfman, 90 firmas establecieron sucursales en la Argentina entre 1895 y 1943. De ellas, 14 llegaron durante 1895 y 1919 o en una fecha indeterminada; 32 durante 1920-1930 y 44 para 1931-1943 (apéndices B-D.) Como podrá apreciar en dichos apéndices, 38 firmas adicionales se establecieron durante 1920-1930, y otras 38 durante 1931-1943, con lo que los totales ajustados ascendieron a 40 y 81. Dorfman admitió hidalgamente que no consideraba que sus cuadros eran completos e hizo que los lectores fueran conscientes de tal hecho. En cuanto a la durabilidad de las plantas industriales establecidas durante ambos períodos, basándonos en datos del Censo Industrial de 1939 y del Cuarto Censo Nacional General (cuadro 7.12), podemos ver que un mayor número de las plantas establecidas después de 1931 continuaban operando que aquellas creadas en la década anterior.[51]

Las estadísticas oficiales demuestran que el valor agregado por industria durante 1939 ascendió a 1.955.540.000 de pesos m$n, en comparación con los niveles alcanzados en 1937, o sea 1.685.531.000, lo que representa un aumento del 16%.

La tasa de crecimiento real de los diversos sectores industriales de la industria argentina durante 1937 y 1939 se detalla en el

Cuadro 7.11. Valor agregado por la industria argentina 1939

(millones de pesos papel)

Sector	Valor	Incremento agregado desde 1937 (%)
Alimentos, bebidas y tabaco	385.000.000	6,0
Textiles y vestimentas	239.836.000	13,3
Maquinaria y vehículos	190.338.000	19,5
Metales y productos de metal (excluyendo maquinaria)	128.517.000	11,8
Artes gráficas, libros	128.735.000	6,57
Maderas y productos forestales	80.828.000	12,1
Depósitos minerales, minas, canteras	74.938.000	30,1
Piedras, alfarería, vidrio, etc.	59.676.000	9,5
Productos químicos, farmacéuticos, aceites, pinturas.	56.603.000	19,4
Productos de petróleo y carbón	30.350.000	36,0
Productos de papel y cartón	19.612.000	20,3
Goma y productos de goma	14.238.000	24,3
Misceláneos	97.622.000	17,9
Cueros y productos de cuero	51.736.000	18,7

Fuente: *Estadística Industrial* (Buenos Aires, 1939) pp. 41-42.

Conclusiones

Cuando Villanueva cuestionó la importancia de la década de 1930 en el desarrollo industrial en lo que denominó la "versión clásica" de la historia argentina, observó que "lo que era realmente innovador en este período era la lista de productos fabricados durante la década de 1930 por las principales industrias en desarrollo, las metalúrgicas".[52]

Debería haber incluido otros sectores industriales, como el cemento, el caucho, el petróleo y los productos químicos, que comenzaron o aumentaron la producción. ¿Qué mejor prueba (o admisión) de que los verdaderos orígenes de la industria argentina comenzaron en la década de 1930? La afirmación de que la Argentina experimentó dificultades para importar la maquinaria, el equipo y lo necesario para la expansión del sector industrial se niega por tres factores, que veremos a continuación.

En primer lugar, según los cuadros que se presentan en este capítulo, el monto invertido en la década de 1930, 12.022 millones de pesos, representó el 96% de los 12.204 millones dedicados a esas importaciones durante la década de 1920, lo que considera la primordial inversión en la industria.

En segundo lugar, de la documentación disponible se desprende que gran parte de la "maquinaría" importada en las dos primeras décadas del siglo XX eran en realidad locomotoras.

En tercer lugar, dada la disponibilidad de un número considerable de maquinaria usada en Estados Unidos, es evidente que los argentinos recibieron mucha más maquinaria por su dinero

de lo que sería posible. Ya hemos revisado y aclarado algunas de las percepciones engañosas contenidas en el artículo de Villanueva. Pero ¿qué tiene que decir Dorfman, como padre de la historia industrial en la Argentina, sobre las fechas de fundación y el "despegue" industrial de la Argentina?

> A pesar de que la relación porcentual (valor sobre número de empresas) sea favorable a las fábricas establecidas antiguamente, el valor absoluto del valor de producción favorece a las más nuevas. Las fábricas fundadas muchas décadas atrás que ahora concurren con coeficientes elevados lo hacen precisamente hoy, no en los años inmediatos a su establecimiento. Los cuadros de producción de las fábricas fundadas años atrás no han permanecido sin variaciones, lo que decide en última instancia. Es decir, parte de las empresas antiguas evolucionan a la par de las condiciones económicas. El cuadro de su fundación hace muchos años hoy muestra mayores coeficientes de producción que en los años inmediatos después de su fundación. Indicativo de que el momento económico actual es, en última instancia, el factor decisivo. Los cuadros de producción de las fábricas fundadas hace años no se han mantenido sin cambios. Muchas de ellas han ido incorporando a su lista artículos totalmente nuevos, estableciendo de esta suerte algo así como fábricas nuevas dentro de las viejas. Así, se explica el aumento de valor producidos que debe referirse a ellas.[53]

¿Los orígenes de la industrialización argentina? *Quod erat demonstrandum*.

Cuadro 7.12. Desarrollo industrial de la Argentina, 1935-1941

(valores monetarios en miles de millones de m$n pesos)

Año	1935	1937	1939	1940	1941

Fábricas	40.406	49.375	53.297	57.200	57.940
Personal	597.369	719.052	769.954	786.976	899.960
Valor de la producción	3.457.832	4.709.090	5.127.307	5.327.225	6.337.304
Valor agregado	1.337.382	1.515.700	1.955.354	s/d	2.219.926
Motores HP*	2.035.812	2.176.384	2.327.578	s/d	2.405.511
Motores HP**	516.889	630.993	729.668	s/d	842.384
Energía comprada	447.239	550.100	648.898	s/d	732.032

* Motores primarios.

** Motores eléctricos.

Fuente: adaptado de Felix Weil, *The Argentine Riddle* (The John Day Company, Nueva York, 1944, pp. 272-273).

Cuadro 7.13. Inversión fija bruta (miles de millones de pesos de 1950)

Año	Total maquinaria	Total industria	Maquinaria, equipos	Construcción e instalaciones
1920	4.537	785	596	189
1921	5.248	892	675	217
1922	6.161	867	578	289
1923	8.511	1.247	812	435
1924	9.132	1.369	952	417
1925	9.196	1.518	1.136	382
1926	9.070	1.561	1.242	319
1927	10.148	1.596	1.241	355
1928	12.381	2.009	1.584	416
1929	14.164	2.184	1.664	520

1930	11.296	1.850	1.387	463
1931	7.299	1.208	896	520
1932	5.119	782	562	220
1933	5.719	897	687	210
1934	7.676	1.062	789	273
1935	7.460	1,313	1.104	209
1936	7.840	1.361	1.180	181
1937	10.157	1.945	1.697	248
1938	11.582	1.873	1.605	268
1939	9.711	1.467	1.185	282
1940	8.519	1.473	1.120	253
1941	8.540	1.400	1.097	303

Fuente: adaptado del anexo estadístico CEPAL citado por Javier Villanueva, "El origen de la industrialización argentina", *Desarrollo Económico* (vol. 12, núm. 72, Buenos Aires, 1972) p. 460.

Cuadro 7.14. Fechas de fundación de las fábricas

Período	N.º de plantas	N.º de plantas	% total	% producción
1921-1925	6.694 (1)	6.804 (2)	12,9	11,8
1926-1930	10.407	10.343	19,3	11,5
1931-1935	12.253	-	22,7	11,9
1936-1941	-	18.261	13,4	11,4

Fuentes: (1) *Estadística Industrial de 1939* (Buenos Aires, 1942) p. 24. (2) *IV Censo General de la Nación* (Buenos Aires, 1952) vol. III, p. 9.

Cuadro 7.15. Número de firmas extranjeras establecidas en la Argentina, 1920-1943

Período	1921-1930	1931-1943
Alimentacion y bebidas	4	2 (+8)
Perfumes y artículos de toilette	6	5 (+4)
Productos químicos y farmacéuticos	6	6 (+5)
Cubiertas neumáticas y productos de goma	2	3
Pinturas y barnices	-	3 (+1)
Productos químicos varios	1	4
Metalurgia	5	7 (+8)
Textiles	2	7 (+1)
Artículos eléctricos	6	6 (+1)
Misceláneas	6	1 (10)
Totales actualizados (ver apéndices C-F)	32	82

Fuente: adaptado de Adolfo Dorfman, *Evolución industrial argentina* (Losada, Buenos Aires, 1942) pp. 296-299; Monitor de Sociedades Anónimas, "Las empresas norteamericanas en Argentina" y "La información", en *The Review of the River Plate* (1931-1943).

Apéndice A

Firmas extranjeras establecidas en la Argentina, 1931-1943

Rama y compañía	Año de radicación
Alimentos y bebidas	
Cinzano	1922
Bols Gin	1933
Nestlé	1930
Toddy*	1930

Cross & Blackwell	1930
Quaker Oats	1938
Perfumes y artículos de toilette	
Florfrance	1935
Coty	1934
Bourjois	1930
Atkinsons	1927
Elizabeth Arden	1935
Enoch Morgan & Sons Inc.	1932
Colgate-Palmolive Peet Co.	1927
Daggt & Ramadell	1930
Guerlain	1928
Perfumería Gal	1928
Lever Bros.	1933

* Firma establecida en 1937.

Fuente: adaptado de Adolfo Dorfman, *Evolución industrial argentina*, pp. 297-299.

Apéndice B

Firmas extranjeras establecidas en la Argentina, 1931-1943

Productos químicos y farmacéuticos	Año de radicación
Millet & Roux	1935
Carlo Reba	1934
Fleischman Argentina	1934
Merck Chemicals	1930

Schering Khalbaum Chemicals	1928
Johnson & Johnson	1931
Lambert Chemical	1932
Bayer	1928*
Eno's Fruit Salt	1932
Lambert Pharmaceutical	1932
Parke Davis	1926
Scott & Brown	1934
Williams Chemical & Medical	1925
Neumáticos y artículos de goma	
Pirelli	1930
Good Year	1931
Firestone	1935
Dunlop	1934
Michelin	1935
Pinturas y barnices	
Pingston Johnson	1931
Gooodlass Wall & Co.	1931
Dupont Nemours	1932
Varias	
Duperial Tartaric Acid	1935
Corn Products Refineries	1932
Glue Manufacturing Co.	1932
Progil Tartaric Acid	1938
Cie. Extractive Tintoriet Tanad de Le Havre	1928

* Empresa dedicada a las ventas que solo comenzó a producir localmente en 1911.

Fuente: adaptado de Adolfo Dorfman, *Evolución industrial argentina*, pp. 297-2299.

Apéndice C

Firmas extrajeras radicadas en la Argentina, 1931-1943

	Año de radicación
Alimentos y bebidas	
Adam's Chiclets	1941
Hiram Walker Distilleries	1943
Joseph P. Seagram Distilleries	1943
Grannix Foods	1938
Kraft Foods	1937
River Plate Dairy Co.	1941
Coca-Cola	1941
Fratelli Branca	1941
Perfumes y artículos de toilette	
Dubarry	1937
Pond's Argentina	1939
Kolynos Toothpaste	1941
Cía. Argentina de Cosméticos (Odol)	1941
Industrias metalúrgicas	
Schuchard	1937*
Minneapolis-Moline	1937**
Matarazzo	1942***
PAL Argentina	1942
Gillette Argentina	1941

Cía. de Máquinas de Venta Automáticas	1935****
The Cooper Stewart Engineering Co.	1937*****
Charles Richardson & Co.	1933
Industrias eléctricas	
Tungsram (lamparitas electrícas)	1941******
Industrias varias	
Dentsply (Artículos Dentales y Quirúrgicos)	1942
Editorial Espasa Calpe	1937
Siemens Baunion	1938
Chadopyf	1937
A. P. Green Fire Brick. Co	1940
VASA (Pilkington Brothers)	1938
John Powell	1940
Cities Service Oil Co.	1931
Corning Glass	1943
Hidrófila Argentina	1942
CIBA Chemical Co.	1931
John Wyeth Labs	1941
Kodak Argentina	1941*******
Lederle Argentina	1941
The Brecht Corporation	1937********
Pinturas y barnices	
Sherwin Williams	1939
Textiles	
Ducilo	1937

* Establecida como filial de comercialización, comenzó a fabricar tornos en 1939.

** Otra firma importadora que inició la fabricación de discos de arados y eventualmente arados completos durante 1939-1943.

*** Subsidiaria del conglomerado Matarazzo, que en la Argentina producía juguetes a cuerda de metal.

**** Esta firma producía máquinas tragamonedas.

***** Subsidiaria de una firma británica que producía maquinaria agrícola en la Argentina.

****** Kodak estableció una filial comercial en la Argentina en 1915, pero dio comienzos a la producción de papel fotográfico y gelatinas durante 1941.

******* Firma húngara que fabricaba lamparitas eléctricas.

******** Producía cuerdas de violín empleando tripas de animales.

Fuente: Monitor de Sociedades Anónimas, "Las empresas norteamericanas en la Argentina" y "La información", *The Review of the River Plate* (1931-1943).

Apéndice D

Firmas extranjeras establecidas en la Argentina, 1921-1943

Sector industrial	Año de radicación
Industrias metalúrgicas	
National Lead Co.	1932
St. Joseph's Lead	1933
Partridge Jones & John Hutton	1927
Durasmalt	1935
Thysen	1926*
Armco	1933
Compañía Cierre Relámpago	1931
Compañía Frigidaire	1934
General Motors Co.	1925
Ford Motors Co.	1922

Artcraft Pen Co.	1935
Otis Elevator Co.	1927
Industrias textiles	
Jantzen	1934
Sudamtex	1935
Anderson Clayton & Co.	1930
Goode, Badin, Mondin	1930
Linen Thread Co.	1938
Rhodasieta Artificial Silk	1935
Duperial Artificial Silk	1936
Linificio & Cenificio Nazionale	1938
Industrias eléctricas	
Phillips Lamps	1934
Osram Lamps	1934
National Carbon Co. (Eveready Batteries)	1936
Marelli S. A.	1932
Brown & Boveri	1926
Siemens Schuckert	1926**
AEG	1926***
General Electric	1936
Brunschwig Radio of Argentina	1929
RCA Victor	1931
The American Talking Machine	1925
International Telegraph & Telephone Co.	1920
Industrias varias	
The Turkish Tobacco Co.	1930

Eternit	1939
International Products Corporation	1928
Nebiolo (artes gráficas)	1920

* Filial comercial, dio comienzo a fabricar en 1937.

** Filial comercial.

*** Filial comercial.

Fuentes: adaptado de Adolfo Dorfman, *Evolución industrial argentina*, pp. 297-299.

Notas

1 George Wythe, "Manufacturing Developments In Argentina" (*Trade Information Bulletin 820*, US Government Printing Office, Washington DC, 1934) p. 3; Aldo Ferrer, *The Argentine Economy: An economic history of Argentina* (University of California Press, Berkeley, 1967) pp. 164-166.

2 George Wythe, *Industry in Latin America* (Columbia University Press, Nueva York, 1945) pp. 92-94.

3 Eduardo F. Jorge, *Industria y concentración económica: desde principios del siglo hasta el peronismo* (Siglo XXI, Buenos Aires, 1971) p. 18; *Cynamid: A historical perspective* (American Cynamid, 1990); y carta al autor del 12 de junio de 1995. Para más detalles, *La Argentina y las firmas norteamericanas* (Sociedad Anónima Americana, Buenos Aires, 1958) p. 75; Juan Carlos Korol y Hilda Sabato, "Incomplete industrialization: An argentine obsession", *Latin American Research Review* (vol. XIV, núm. 1, 1990) pp. 1-30.

4 Adolfo Dorfman, *Cincuenta* años de industrialización en la Argentina, 1930-1980: desarrollo y perspectivas (Solar, Buenos Aires, 1981) pp. 59-61.

5 Ibídem.

6 David Rock, *Argentina 1516-1982*, p. 234; Adolfo Dorfman, *Historia de la industria argentina*, pp. 184-185.

7 *Economic Survey of Argentina* (General Motors Overseas Reports, agosto de 1943) pp. 130-131.

8 *Economic Survey of Argentina*, p. 208.

9 Felix Weil, *The Argentine Riddle*, pp. 199, 264-265.

10 María Silvia Ospital, "Políticas públicas para la fruticultura en Argentina, 1930-1943", *América Latina en la Historia Económica* (año XX, núm. 1, 2013) pp. 78-97; Florencia Rodríguez Vázquez y Paricia Barrio, "Diversificación agroproductiva en Mendoza, Argentina: el tomate fresco y procesado en la década de 1930", *Región y Sociedad* (año XXX, núm. 73, 2018) pp. 1-7.

11 "Cotton production and prospects", *The South American Journal* (octubre de 1935); "Argentine cotton", *The Review of The River Plate* (9 de julio de 1937); "Current cotton notes and brief history of cotton growing in Argentina", Consulado General de Estados Unidos, Argentina, 23 de septiembre de 1935; *Economic Survey of Argentina*, pp. 138-140; David Rock, "Argentina, 1930-1946", *in* Leslie Bethell (ed.), *The Cambridge History of Latin America* (Cambridge University Press, 12 vols., 1991) vol. VIII, pp. 26-28.

12 "La Industria textil algodonera en 1940 y 1941", *Informaciones Argentinas* (núm. 29, 1942); Noemí Girbal de Blacha, "Algodón, envases textiles y tejeduría doméstica: propuestas industrializadoras del Estado interventor en la Argentina de los años 1940", *Revista de Historia Industrial* (núm. 27, 2005) pp. 91-119; Albert Berger, "Desarrollo y expansión de la región de Alto Valle, Río Negro: 1908-1939", *Pucará* (serie II, año XXI, núm. 5, 1991) pp. 3-48; "Fruit production in Argentina", *The South American Journal* (25 de marzo de 1939); "Fresh fruit: Argentina's Coming Export Industry", *The Review of the River Plate*, 28 de julio de 1939; "Argentine fruit exports", *The Review of the River Plat*e (24 de febrero de 1939); María Silvia Ospital, "Modernización estatal y regulación económica en las provincias vitinicultoras, Mendoza 1936-1946", *Mundo Agrario* (vol. 9, núm. 19, 2009); "Mendoza's industries", *The Review of the River Plate* (10 de abril de 1942).

13 Adolfo Dorfman*, Historia de la industria argentina*, p. 369; Diego Abad de Santillán, *Historia argentina* (TEA, Buenos Aires, 5 vols., 1965) vol V, p. 226.

14 Antonio Vaquer, *Historia de la ingeniería en la Argentina*, pp. 283-284.

15 Thomas C. Cochran y Rubén Reina, *Capitalism in Argentine Culture: A study of Torcuato Di Tella and Siam* (University of Pennsylvania Press, Filadelfia, 1971) pp. 41-49, 50-58, 60-65, 80-85, 87-93, 102-103; Antonio Vaquer, *Historia de la ingeniería en la Argentina*, pp. 244-245; George Wythe, "Manufacturing developments in Argentina" (*Trade and Informa-*

tion Bulletin 820, US Government Printing Office, Washington DC, 1934) pp. 1-2.

16 Julio A. Lagos (ed.), *Historia de las comunicaciones en el Ejército Argentino* (Comisión de Comunicaciones Arcángel San Gabriel, Buenos Aires, 1970) pp. 308-315; *Economic Survey of Argentina* pp. 57-59; Consulado General de Estados Unidos, Buenos Aires, "New developments in the Argentine radio market".

17 Thomas C. Cochran y Rubén Reina, *Capitalism in Argentine Culture*, pp. 177-185.

18 Thomas C. Cochran y Rubén Reina, *Capitalism in Argentine Culture*, pp. 192-193; "El aporte de Siam en el campo de la Electricidad", *The Review of the River Plate* (3 de octubre de 1941).

19 *Todo esto se produce en la Argentina: un resumen promocional acerca de Siam Di Tella* (Guillermo Kraft, Buenos Aires, s/f); Thomas C. Cochran y Rubén Reina, *Capitalism in Argentine Culture*, p. 212; "Petroleum transport by rail Pacific Railway's Tank Wagon Service", *The Review of the River Plate* (18 de junio de 1941).

20 "New Argentine Company to make auto parts", *Commerce Reports*, Departamento Americano de Comercio, 21 de diciembre de 1931; "Argentine automotive market survey, 1939", R. Baton Henry, cónsul comercial estadounidense, 1 de abril de 1940, aprobado por el cónsul general, Washington DC, 1 de abril de 1940.

21 *Economic Survey of Argentina*, pp. 142-14; Arne L. Brunner, "Pedro Vasena: auge y decadencia de una firma siderúrgica", *Pucará* (serie II, año XXI, núm. 2, 1991) pp. 15-45; Donna J. Guy, "La industria argentina", pp. 351-374; Dionisio Petriella y Sara Sosa Miatello, *Diccionario biográfico ítalo-argentino*, pp. 690-691.

22 Geofffrey Jones y Andrea Lluchs, *Ernesto Tornquist*, p. 11; Dionisio Petriella y Sara Sosa Miatello, *Diccionario biográfico ítalo-argentino*, pp. 501, 571.

23 Frank H. von Motz, *Market for Agricultural Implements and Machinery in Argentina* (Department of Commerce, Bureau of Domestic and Foreign Commerce, Special Agent Series 125, US Government Printing Office, Washington DC, 1918) pp. 24-25; Leonardo José Grande Cobián, "TAMET, crónica de una guerra: concentración y centralización capitalista en la siderurgia argentina, 1870-1935", *Razón y Revolución* (núm. 10, 2002); *Revista TAMET* (año I, núm. 4, 1930; año I, núm. 6, 1930; año II, núm. 17, 1931).

24 Marcelo Rougier, "Un largo y sinuoso camino: auge y decadencia de una empresa sidero-metalúrgica argentina: La Cantábrica 1902-1992", *Desarrollo Económico* (vol. 46, núm. 183, 2006) pp. 385-341; *Economic Survey of Argentina*, p. 44.

25 Haydée María Martín, "Estructuración de la industria de la ingeniería militar", pp. 81-82, 178-180; reporte 6320, agregado militar, Argentina, a Military Intelligence Division,

War Department, General Staff, Washington DC, 28 de agosto de 1940, "Domestic Munitions Production".

26 Reporte de Charles Will Wright, especialista en minerals extranjeros, US Bureau of Mines, aprobado por Thomas L. Hughes, agregado comercial, consulado estadounidense en Buenos Aires, "Efforts to Develop Mineral resources in Argentina", 17 de agosto de 1936.

27 *Economic Survey of Argentina*, p. 45, reporte 1214 del agregado comercial, 30 de julio de 1943; documento 835. 24/668, Consulado General estadounidense en Buenos Aires, al Departamento de Estado, "Iron and Steel Requirements: Argentina, 1942".

28 Catálogo de Establecimientos Industriales Febo 1935-1943; Mariano Abarca, "La capacidad argentina para la construcción de máquinas", *Servir* (año II, núm. 7) pp. 1-16.

29 Misión comercial a América del Sur, ·Reporte enviado por T. Worthington, comisionado especial nombrado por el Ministerio de Comercio para investigar e informar acerca de las condiciones y perspectivas del comercio inglés en ciertos países de América del Sur, tercer informe: República Argentina", *Desarrollo Económico* (vol. 19, núm. 76, 1980) pp. 540-571; Enrique Mosconi, *Dichos y hechos* (El Ateneo, Buenos Aires, 1938) pp. 32-33, María Haydée Martín, Alberto de Paula y Ramón Gutiérrez, *Los ingenieros militares y sus precursores en el desarrollo argentino, 1930-1980* (Dirección General de Fabricaciones Militares, Buenos Aires, 1980) pp. 312-316; carta del

12 de abril de1990 de Helmuth Krieger al autor; B. R. Lewis, mayor, agregado militar asistente, a la División de Inteligencia Militar, Washington, reporte 9949 "Hispano Argentina Fábrica de Automóviles: observaciones personales", 27 de noviembre de 1943; Mariano Abarca, "La capacidad argentina", p. 5; Diego Abad de Santillán, *Historia argentina*, vol. V, p. 220.

30 Aurelio González Climent y Anselmo González Climent, *Historia de la Marina Mercante Argentina*, vol. IV, pp. 104, 250; report del agregado naval estadounidense, Buenos Aires, a Intelligence Division, jefe de Inteligencia, Naval Operations, Navy Department, Washington DC 409-800, 24 de mayo de 1937, "South America's Biggest Ship"; Victor Bulmer-Thomas, *The Economic History of Latin America Since Independence*, p. 245.

31 Diego Abad de Santillán, *Historia argentina*, vol. V, pp. 310-320; "Annual industry machinery review for Argentina" , report 425, de Harold M. Randall, asistente del agregado comercial, Buenos Aires, 19 de marzo de 1941; Seward McClain y George Loniak, "The metalworking industries", *in* Lloyd J. Hughlet *The Industrialization of Latin America* (McGraw Hill, Nueva York, 1946) pp. 191-210; Enrique Mosconi, *Dichos y hechos*, p. 33; Thomas C. Cochran y Rubén Reina, *Capitalism In Argentina*, p. 414; carta de Helmuth Krieger al autor, 2 de febrero de 2002.

32 Aurelio González Climent y Anselmo González Climent, *Historia de la Marina Mercante Argentina*, vol. V, pp. 254-

256, 287. El Congreso destinó 5 millones de pesos en 1935 para la primera etapa de un plan para desarrollar un astillero con una superficie de 250. 000 metros cuadrados al otro lado del río de la Base Naval Río Santiago, mientras las gradas para botar a los rastreadores se hallaban en construcción. La ley 12.353 promulgada en 1937 otorgó fondos para la construcción de patrulleros de 1.000 toneladas. En 1940, el capitán Manera estaba a cargo de desarrollar el futuro astillero de Río Santiago. Como estaba previsto originalmente, el astillero comprendería gradas de 45, 80, 120 y 210 metros de largo, grúas y un dique flotante con capacidad para 10.000 toneladas. Estos son los orígenes de Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE).

33 Pablo E. Arguindeguy, *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, vol. VI, pp. 2825-2826, 2829.

34 María Haydée Martín, Alberto de Paula y Ramón Gutiérrez, *Los ingenieros militares*, vol. II, p. 8.

35 Robert Potash, *The Army and Politics*, pp. 16, 31-32.

36 María Haydée Martín, Alberto de Paula y Ramón Gutiérrez, *Los ingenieros militares*, vol. II, pp. 130-138; República Argentina, Poder Ejecutivo, Gobierno Nacional, *Obra de Gobierno 1932-1938*, vol. VI.

37 María Haydée Martín, Alberto de Paula y Ramón Gutiérrez, *Los ingenieros militares*, vol. II, pp. 178-182.

38 República Argentina, Ministerio de Guerra, Dirección General de Fabricaciones Militares, *Resumen de actividades du-*

rante el cuatrienio 9 de octubre 1941-1945 (Buenos Aires, 1945).

39 Alfred L. Deckert, "El quehacer silencioso de los talleres generales de la Armada", *Pucará* (serie II, año XXI, núm. 2, 1991) pp. 46-52; Enrique J. Triado, *Historia de la Base Naval de Puerto Belgrano* (Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1992) pp. 118-120.

40 "Ammunition changes and improvements in armament and equipment", reporte 6.320 del agregado militar, 2 de mayo de 1937; "Domestic munitions production", reporte del agregado militar, 29 de agosto de 1940, Juan Roque Cervera, "Evolución de los medios técnicos de comunicaciones", *in* Julio Alberto Lagos (ed.), *Historia de las comunicaciones en el Ejército Argentino* (Comisión del Arma de Comunicaciones, Buenos Aires, 1970); Julio A. Lagos, *Historia de las comunicaciones en el Ejército Argentino*, pp. 304-308, 320-338.

41 Juan I. San Martín, "La capacidad argentina para la construcción de aviones", *Servir* (año II, núm. 12) pp. 894-900; República Argentina, Ministerio de Guerra, *Memoria correspondiente al período 1939-1940* (Buenos Aires, 1940) pp. 136-138.

42 William Green y John Fricker, *The Air Forces of the World*, pp. 11-12, 65-69; George V. Rauch y Hernán Longoni, *Argentina's Fábrica Militar de Aviones*, pp. 60-61.

43 Javier Villanueva, "El origen de la industrialización argentina", *Desarrollo Económico* (vol. 12, núm. 72, Buenos Aires, 1972) pp. 451-476.

44 Adolfo Dorfman, *Cincuenta años de industrialización en la Argentina*, p. 47; Felix Weil, *The Argentine Riddle*, p. 182; Adolfo Dorfman, *Historia de la industria argentina*, p. 329; David Rock, "Argentina, 1930-1946", pp. 24-25.

45 Documento 635.987/35, 28 de febrero de 1935, "American and British Competition in the Argentine market and the Roca Treaty"; documento 635. 1117/36, Consulado General, Buenos Aires, 25 de abril de 1936, "American and British competition in the Argentine market", Eduardo F. Jorge, *Industria y concentración económica*, pp. 134-135.

46 Ingvar Svennilson, *Growth and Stagnation of the European Economy* (Garland Publishing Inc., Nueva York, 1983) pp. 115-116; C. S. Hussey, "Electricity in Millwork", *Electrical World* (vol. 17, núm. 9, 1891) p. 343; Joachim Brandauer, "The Argentine railways in the age of steam", *Pucará* (serie II, vol. 9, núm. 2) pp. 43-57.

47 David S. Landes, *The Unbound Prometheus*, pp. 281-290; agente especial J. A. Massel, *Market for Machinery and Machine Tools in Argentina* (Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Special Agent Series 116, Government Printing Office, Washington, 1916) p. 47.

48 Eduardo F. Jorge, *Industria y concentración económica*, pp. 97-98; *Cynamid: A Historical Perspective* (American Cynamid Co, 1990), y carta de la firma Cynamid al autor del 12 de junio 1995. Para detalles de Marelli, Pirelli y Minneapolis Moline, *La Argentina y las firmas norteamericanas*, pp. 59-60; de Pire-

lli y Marelli, Arne L. Brunner, "Italienischer Pioniere in der Entwicklung der argentinischen Industrie: 1870-1990", *Pucará* (serie II, año XX, núm. 4, 1990) pp. 45-65; de Pirelli, Antonio Vaquer, *Historia de la ingeniería en la Argentina* (Eudeba, Buenos Aires, 1968); carta de Helmuth Krieger al autor, 25 de noviembre de 1992. Krieger me informó que Klockner fabricó algunos muebles metálicos de oficina y alambre tejido después de septiembre de 1939. *Economic Survey of Argentina*, p. 20.

49 Adolfo Dorfman, *Evolución industrial argentina*, p. 297.

50 Ronald Newton, *El cuarto lado del triángulo*, p. 141. Si bien Newton considera el trabajo del comunista argentino Luis V. Sommi el más completa y que la información contenida fue suministrada muy probablemente por la embajada norteamericana en Buenos Aires, señala que fue muy probablemente subsidiado por la Oficina del Coordinador de Asuntos Interamericanos. Newton probó "que la amenaza nazi en la Argentina fue explotada y exagerada por el Departamento de Estado en Washington, y los servicios de inteligencia en Estados Unidos e Inglaterra identifican a Sommi como uno de los escritores en castellano empleados por la embajada norteamericana. Asimismo, nos advierte que Sommi debe ser tratado con precaución. Por otra parte, Mario Rapoport, Andrés Musacchio y Christel Converse, en su artículo "Las inversiones alemanas en Argentina entre 1933 y 1945: ¿material base de la expansión de los nazis?", *Iberoamericana* (núm. 21, 2006), pp. 45-69, critican a Sommi por no citar sus fuentes y por exage-

rar las cantidades de capital alemán invertido en la Argentina en esos momentos.

51 Presidencia de la Nación, Ministerio de Asuntos Técnicos, *Anuario Estadístico de la República Argentina*, t. III: *Estadística industrial, 1949-1950* (Dirección Nacional del Servicio Estadistíco, Buenos Aires, 1952); Eduardo F. Jorge, *Industría y concentración económica*, p. 135; Felix Weil, *The Argentine Riddle*, p. 275. Estos datos provienen del Censo Industrial de 1935, de la *Estadística Industrial de 1937* y de la *Estadística Industrial de 1939*. Víctor Testa, "Crecimiento (1935-1946) y estancamiento de la producción industrial argentina (1947-1963)", *Fichas de Investigación Económica y Social* (año I, núm. 1, 1964) pp. 5-23; *Estadística Industrial de 1939* (Buenos Aires, 1942), p. 24 , *Cuarto Censo General de la Nación* (Buenos Aires, 3 vols., 1952), vol. III, p. 9.

52 Javier Villanueva, "Economic development", *in* Mark Falcoff y Ronald Dolkart (eds.), *Prologue to Perón: Argentina in Depression and War, 1930-1943* (University of California Press, Berkeley, 1975) p. 73.

53 Adolfo Dorfman, *Evolución industrial argentina*, p. 271.

CAPÍTULO 8
La hora del crepúsculo

The moor has done his duty. The moor can go.
Friedrich Schiller, *La conspiración de Fiesco*

A pesar de la oposición de los radicales personalistas y de los miembros de FORJA, un grupo que surgió tras la muerte de Yrigoyen, en la convención nacional celebrada en enero de 1935 la UCR decidió poner fin a su política de abstención política y participar en las elecciones gubernamentales. Como el mandato de Justo estaba llegando a su fin, los comicios fueron programados para el 5 de septiembre de 1937. Roberto M. Ortiz, un radical antipersonalista, emergió como el candidato oficial de la Concordancia. Descendiente de inmigrantes vascos, fue un exitoso abogado corporativo que había servido como ministro de Obras Públicas de Alvear desde 1925 hasta 1928, y como ministro de Finanzas de 1935 a 1937. A su vez, los conservadores avanzaron la candidatura de Robustiano Patrón Costas, barón azucarero de Salta con una mala imagen pública como terrateniente explotador y manipulador tras bambalinas. Teniendo esto en cuenta, para la vicepresidencia Justo favorecía a Miguel Ángel Cárcano, un conservador de Córdoba, ministro de Agricultura durante su gobierno y una figura muy respetada por sus capacidades adminis-

trativas e intelectuales. Sin embargo, su candidatura se topó con la oposición de los partidarios de Patrón Costas y se llegó a una *impasse*. Finalmente se logró un compromiso y Ramón Castillo, un conservador de Catamarca y ministro del Interior de Justo, fue el candidato seleccionado.[1]

La Concordancia gobernaba en la mayoría de las provincias, con excepción de Córdoba, Entre Ríos, Santa Fe y Tucumán. Buenos Aires, la más rica y poblada de las catorce provincias que constituían a la República Argentina en esos tiempos, estaba gobernada por Manuel Fresco, un político populista conservador y hombre de derecha que había auspiciado un ambicioso programa de obras públicas y comandaba una amplia red de simpatizantes. Fresco era un oponente a la Ley Sáenz Peña, a la cual responsabilizaba por los desastres de Yrigoyen. Las técnicas empleadas por Fresco y su maquinaria política eran esencialmente versiones mejoradas y actualizadas de los métodos de fraude utilizados antes de 1912. Muchos conservadores se negaron a utilizar la cámara oscura instituida por la Ley Sáenz Peña, que garantizaba el voto secreto. En su lugar, optaron por anunciar su voto públicamente, el "voto cantado" que caracterizó la administración de Fresco, por lo que el resultado era predecible.[2]

Ortiz no albergaba ilusiones sobre las próximas elecciones, que sabía que serían fraudulentas. En una conversación privada con Manuel Mugica, un amigo personal, Ortiz le confió: "Estas elecciones tenemos que ganarlas, aunque sea a cañonazos. ¡Después arreglaremos el país!".

En la mayoría de las provincias y en la Capital Federal, la Concordancia esperaba ganar en ciertos distritos y permitir que la UCR ganara en otros. Una victoria conservadora fue garantizada en las provincias de Buenos Aires y Santa Fe. Sin embargo, en la UCR surgió como clara ganadora en la Capital Federal, Córdoba y Tucumán. Entre Ríos, donde Alvear esperaba una victoria neta, los radicales yrigoyenistas, que le profesaban un odio implacable, votaron por Ortiz. Como era de esperar, con 1.094.685 votos (54,8% del total) y 245 escaños electorales frente a 814.750 votos para la UCR (41,5%) y 127 escaños electorales, Ortiz surgió ganador.[3]

El 15 de febrero de 1938, cinco días antes de su llegada a la Casa Rosada, Ortiz encomendó a Luis A. Barberis, quien había sido su secretario privado cuando era ministro de Obras Públicas de Alvear, que se reuniera con Miguel Rojas, el secretario de Justo, para discutir ciertos detalles sobre la transmisión de la ceremonia de mando. Barberis se reunió con Rojas, según las instrucciones. Cuando Justo se enteró de que Barberis estaba en la casa de gobierno, expresó su deseo de reunirse con él. Luego de dialogar un rato, para sorpresa de Barberis le dijo: "Ortiz y usted tienen una gran misión por delante, pero recuerde que no se puede vivir indefinidamente con fraude. ¡Es una lacra terrible para cualquier gobierno!".[4]

Las relaciones entre Ortiz y Justo eran francas, abiertas, cordiales y respetuosas. Ambos formaron parte del gabinete de Alvear. El 20 de febrero, después de la ceremonia de inauguración, diez mil hombres del Ejército y la Armada desfilaron ante el

nuevo presidente, mientras que más de cien aviones sobrevolaban Buenos Aires. Seis bombarderos cuatrimotores Boeing B-17 "Fortalezas Volantes" al mando del teniente coronel Robert Olds, enviado por el presidente Franklin Delano Roosevelt en un vuelo de buena voluntad, participaron en el desfile de exhibición aérea. Al día siguiente, Justo y su familia viajaron a Ascochinga, Córdoba. A finales de abril zarparon hacia Europa a bordo del transatlántico *Cap. Arcona* de la línea Hamburg América. La vida pública de Justo había terminado, al menos por el momento.[5]

Cuadro 8.1. Actividad económica de la Argentina relativa al resto de Sudamérica

Actividad	Porcentaje de la Argentina del total de Sudamérica
Exportaciones 1932	41
Importaciones 1932	47
Intercambio comercial, total 1932	43
Kilómetros de ferrocarriles 1930	40
Cargas de ferrocarriles 1930	40
Cantidad de pasajeros 1930	44
Vehículos automotores 1935	55
Consumo de petróleo 1935	50
Cantidad de teléfonos 1930	49
Cantidad de mensajes 1930	35
Cantidad de aparatos de radio	66
Correos número de piezas 1930	63
Telegramas enviados 1930	60

Gastos en educación 1930	65
Papel de diarios consumido 1924	47

Fuente: Vernon Lovell Phelps, *The International Economic Position of Argentina*, Londres, 1938, p. 9.

Notas

1 Richard J. Walter, *La provincia de Buenos Aires en la política argentina*, pp. 210-211.

2 Richard J. Walter, *La provincia de Buenos Aires en la política argentina*, pp. 194-185.

3 Richard J. Walter, *La provincia de Buenos Aires en la política argentina*, pp. 211-212; Félix Luna, *Ortiz*, pp.69-72.

4 Félix Luna, *Ortiz*, pp. 79-80. Barberis se convirtió en secretario general de Ortiz y más tarde en su ministro de Obras Públicas. La veracidad de la anécdota relatada, relacionada con Barberis durante una entrevista con Luna, es incuestionable, ya que este último fue un radical personalista de por vida, como se puede apreciar en sus libros sobre Yrigoyen y Alvear, y ciertamente no un entusiasta de Justo.

5 Rosendo Fraga, *El general Justo*, pp. 433-438.

Conclusiones

Pocas veces en la historia de la Argentina un gobernante ha llegado al poder en circunstancias tan favorables como Hipólito Yrigoyen. Fue un líder amado, aclamado y mimado por la gran mayoría del pueblo. La guerra había perturbado el comercio internacional que había provocado el auge económico argentino que comenzó en la década de 1880. En 1916 Yrigoyen intentó introducir un programa de reforma económica. Este fue un momento en el tiempo que requería una política de reconciliación nacional y, para lograrla, era necesario ejercer un nivel de artesanía estatal que él no poseía. Los hombres de la generación de 1880, el "antiguo régimen" o, en la jerga yrigoyenista, "la oligarquía", fueron capaces de cooperar entre sí y juntos iniciaron una era de crecimiento y prosperidad sin precedentes en la Argentina o Iberoamérica. Yrigoyen despertó pasiones y emociones que habían estado latentes desde que el proyecto trazado por la generación de 1880 para la República Argentina se convirtió en una realidad. Como resultado, en las primeras décadas del siglo XX, la República Argentina era uno de los diez países más ricos del mundo. ¿Existían desigualdades? Ciertamente, pero como en Estados Unidos y la mayoría de los otros países desarrollados, aunque había islas de pobreza, el país poseía la clase media más grande de Iberoamérica. Atraídos por las oportunidades que ofrecía la joven república, millones de inmigrantes europeos llegaron a las costas argentinas entre 1862 y 1914. En aquellos días

armoniosos y felices, la Argentina era una tierra de promesas, al igual que otros países de nuevo desarrollo, como Australia, Canadá y Estados Unidos. De modo similar a otros países, en una economía en auge la clase dominante se hizo más rica que antes, pero la Argentina también se enriqueció, floreció y prosperó. El país era la envidia de sus vecinos; no en vano los franceses acuñaron el dicho "tan rico como un argentino". El gobierno de Yrigoyen asumió el control de una nación próspera cuya clase dominante había permitido una transición pacífica del poder por convicción y no por temor a las revoluciones. Los levantamientos radicales de 1890, 1893 y 1905 fueron efectivamente aplastados. A pesar de sus posturas moralistas y de una superficial capa ideológica, los radicales personalistas eran un movimiento sectario cuya única intención era eliminar cualquier vestigio de oposición bloqueando la actividad normal del Congreso y por la intervención federal. Yrigoyen era un hombre de considerable talento político, altamente cualificado en las técnicas de movilización popular pero igualmente hábil en intrigas. Era un hombre oprimido por la falta de confianza en sí mismo frente a los hombres de frac, sombreros de copa y uniformes, así como de títulos universitarios apropiados.[1]

Yrigoyen era una figura oscura e inquietante y un jefe de partido eficaz, pero carecía de la capacidad de ser presidente de un país. Su popularidad se disolvió cuando, como resultado de la Gran Depresión, ya no pudo dispensar patrocinio. En sus años de decadencia fue una figura dolorosa que se convirtió en presa de un séquito ambicioso y sin escrúpulos caracterizado por su le-

targo y su incompetencia. Es significativo que ni Yrigoyen, sus ministros o los sindicatos ofrecieron resistencia alguna al golpe de 1930 que lo depuso y puso fin al orden constitucional ininterrumpido que había prevalecido desde 1862.

Yrigoyen y su clase de radicalismo deben asumir la responsabilidad del fracaso de la democracia argentina. Su autoritarismo hizo que figuras relevantes rompieran con la UCR, y finalmente encontraran los partidos socialistas y demócratas progresistas. Además, provocó un cisma dentro de las filas de la UCR en la década de 1920. Su séquito fomentó un culto a la personalidad, mientras que él amplió en gran medida el sistema de clientismo, creando en efecto un electorado prefabricado. Como líder de masas puede ser considerado el precursor intelectual de Juan Domingo Perón. Hasta 1928 había un gran orgullo y optimismo público en el futuro de la República Argentina, impulsado por siete décadas de desarrollo y crecimiento ininterrumpidos, un proceso sin paralelo en la historia económica de América del Sur de fines del siglo XIX y principios del XX. Junto a la Gran Depresión llegaron la desilusión y el cinismo que se reflejaron en la cultura popular por las letras de tangos como "¡Yira! ¡Yira!". Sin embargo, en comparación con sus vecinos la Argentina era una isla de prosperidad económica y estabilidad. Félix Luna no exageraba cuando se refirió a su país a fines de la década de 1930 como "la Argentina opulenta". En esta atmósfera confusa y conflictiva, surgió una nueva generación de revisionistas, que comprendían un heterogéneo conjunto, desde Ernesto Palacio, un admirador de Juan Manuel de Rosas y severo crítico del liberalismo,

hasta Raúl Scalabrini Ortiz y Arturo Jauretche, miembros de FORJA, que inventaron mitos que demonizaron el gobierno de Justo. Tales mitos surgieron en una atmósfera sectaria que los tornó en dogmas inapelables, como bases indiscutibles y puntos de partida de referencia sobre el tema. Estos cuentos de hadas, como hemos visto, a menudo contenían referencias a acontecimientos históricos, pero completamente distorsionados por sus autores, como ocurre con los cuentos de hadas respecto de la realidad, por meras razones políticas y, en la mayoría de los casos, por una mala interpretación de la verdadera historia. Estas versiones de la historia, escritas *currente calamo*, solo podían despertar la imaginación de los incautos. Pero un gran número desconfiaba de la propaganda revisionista que procuraba retratar a una clase alta sumisa, subordinada, que en pos de sus propios intereses conspiraba con Inglaterra para mantener a la nación argentina como colonia virtual del Imperio Británico. Estas mentiras escritas tan a la ligera y repetidas *ad nauseam* por los revisionistas acerca la década de 1930 son tan absurdas e intangibles como el tejido irreal de un sueño.

La administración de Agustín P. Justo fue algo totalmente diferente del desdichado e inepto gobierno radical personalista. En lugar del unicato, es decir el gobierno de solo un hombre instituido por Yrigoyen, Justo buscó estabilidad en el frente interno mediante alianzas con otros partidos, como el Socialista Independiente y los radicales antipersonalistas. El Partido Conservador dio apoyo continuo a Justo y sus políticas, y de sus filas provinieron muchos de los miembros de su gabinete. Los miembros

de este gabinete eran personas de alta calidad y de probada capacidad. Alerta al peligro de grupos nacionalistas extremos encabezados por el general retirado Juan Bautista Molina, que era abiertamente pronazi y fundador de una organización violentamente antisemita, la tristemente célebre Alianza Libertadora Nacionalista, e involucrado en varios intentos de derrocarlo, Justo ordenó al recién establecido Servicio de Inteligencia que vigilara al general y a sus partidarios. Algunos han argumentado que el gobierno de Justo era enemigo de la industria, hacia la cual mantenía lo que Felix Weil calificó como una "neutralidad malévola". Otros afirmaron categóricamente que el gobierno tuvo que aceptar el desarrollo de la industria a regañadientes, ya que no era el fin deseado. Sin embargo, otros sostuvieron que, debido a los grandes obstáculos, como la resistencia social y la actitud negativa hacia el sector industrial, la industria experimentó lo que denominaron "la gran demora", lo que demuestra muy evidentemente que estos historiadores no leyeron las obras de Dorfman. Bajo el gobierno de Justo la Argentina llegó al apogeo del prestigio, de la potencia militar y de su influencia en el escenario internacional.[2]

Justo planeaba postularse como candidato presidencial en las elecciones de 1944, pero falleció en enero de 1943. Su muerte facilitó la ascendencia de grupos germanófilos que derrocarían al presidente Ramón S. Castillo meses después. De haber vivido, Justo hubiera asumido la presidencia por segunda vez, y, con un conocimiento de la situación imperante en el mundo y una visión enormemente más amplia, hubiera alineado a la República

Argentina con las potencias aliadas. Esto hubiera evitado el conflicto con Estados Unidos y el oprobio cosechado por la Argentina y su política de neutralidad. Una política que, lejos de beneficiar al país, fue provechosa precisamente a dos naciones que eran el blanco preferido de los grupos nacionalistas y su política de neutralidad: Inglaterra y el Brasil.[3]

El diccionario Merriam-Webster define la democracia como un gobierno en el que el poder supremo es conferido y ejercido por el pueblo directa o indirectamente a través de un sistema de representación que generalmente implica elecciones libres periódicamente. Mientras que Alexis de Tocqueville en *La democracia en América* sostenía que, si bien la igualdad era la gran idea política y social de su época, Estados Unidos ofrecía el ejemplo más avanzado de igualdad en acción. Admiraba el individualismo estadounidense, aunque advertía que una sociedad de individuos puede fácilmente ser fragmentada y paradójicamente uniforme cuando "todo ciudadano, al ser asimilado a todos los demás, se pierde entre la multitud". Consideró que una sociedad de individuos carecía de las estructuras sociales intermedias, como las proporcionadas por las jerarquías tradicionales, para mediar en las relaciones con el Estado. El resultado podría ser una "tiranía de la mayoría" democrática en la que se comprometieran los derechos individuales.

Durante el período 1862-1916, la República Argentina, como la inmensa mayoría de los países prósperos, pujantes y desarrollados como Estados Unidos, Alemania, Japón, Canadá e Inglaterra –por nombrar solo algunos–, fue gobernada por la jerar-

quía tradicional que la encaminó y desarrolló en tal forma. En 1916 asumió un gobierno de tinte definitivamente populista, el primero de varios que le seguirían hasta nuestros días. La declinación, el atraso y las divisiones políticas por ellos aventadas para poder mantenerse en el poder que han plagado a la Argentina desde ese entonces son demasiado familiares para el lector para repetirlas aquí. Es por lo tanto evidente cuál de ambos estilos de gobierno ha sido el más apropiado y eficiente. Ambas Argentinas han constituido lo que un gran amigo clasificó como una democracia restringida. Para su desgracia, la Argentina se ha dividido desde sus comienzos en dos bandos opuestos, y ambos a través de las últimas décadas han tratado de negar derechos y libertades a sus opositores. Solo el día en que la Argentina pueda zanjar estas diferencias volverá a ser el país grande, fuerte y respetado que otrora fue.

Notas

1 Allan Bullock, *Hitler: A study in tyranny* (Harper & Row, Nueva York, 1962) p. 16.

2 Alberto Conil Paz y Gustavo Ferrari, *Política exterior argentina: 1930-1962*, p. 45; Lorenz Westfall, "Das Ende des argentinischen historischen Reviosionismus viele Lugen und Mythen", conferencia presentada por Ingo Straussler Domínguez en la biblioteca de la Universidad de Nueva York, 12 de abril de 2014.

3 Lorenz Westfall, “Das Ende des argentinischen historischen Reviosionismus”.

Bibliografía

Fuentes inéditas

Archivo General de la Nación: Fondo Agustín Justo.

Archivo del Museo Roca, Buenos Aires.

Record Groups RG 59, RC 84, RG 165, United States National Archives, College Park, Maryland.

Otras fuentes inéditas

Archivo De Sanctis.

Diéguez, Severino, *Anarquista soy! Memorias de un militante anarquista* (mimeo, Buenos Aires, 1981)

Ferrer, José, *The Armed Forces in Argentine Politics to 1930* (Ph. D. Dissertation, University of New Mexico, 1966).

Hodge, John Edward, "Carlos Pellegrini: Argentine Statesman" (Ph. D. Dissertation, University of Illinois, 1963).

Nunn, Frederick M., *Civil Military Relations in Chile, 1891-1938*, (Ph. D. Dissertation, The University of New Mexico, 1963).

Piñeiro, Elena, *Los radicales antipersonalistas: historia de una disidencia, 1916-1943* (disertación doctoral, Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, 2007),

Rout, Leslie Brennan Jr., *The Chaco War: A Study in Inter-American Diplomacy* (Ph. D. Dissertation, University of Minnesota, Minneapolis, 1966).

Fuentes oficiales publicadas

Ballagh, Thomas C, *The Textile Market of Argentina Department of Commerce* (Bureau of Domestic and Foreign Commerce, Trade Promotion Series 776, us Government Printing Office, Washington dc, 1933),

Bradley, John R., *Minerals Division, Fuel and Power in Latin America* (us Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Trade Promotion Series 126, United States Government Printing Office, Washington, 1931).

Brady, George S., *Railways of South America: Part i, Argentina* (Department of Commerce, Bureau of Domestic and Foreign Commerce, Trade Promotion Series 32, us Government Printing Office, Washington dc, 1926).

Bureau of American Republics, *Monthly Bulletin of American Republics* (núm. 3, 1900).

Ducoté, Charles H., "The Argentine Iron and Steel Industry and Trade", *Trade Information Bulletin* (núm. 176) 1931.

–, *The Iron and Steel Trade of Argentina* (Washington dc, 1931).

Ewing, W. W. (comisionado comercial), *Construction Materials and Machinery in Argentina and Bolivia* (Department of Co-

mmerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce Special Agent Series 188, Government Printing Office, Washington, 1920).

Foreign Relations of the United States: Diplomatic Papers, 1934 (in five volumes), vol. IV: *The American Republics* (United States Government Printing Office, Washington, 1951).

HALSEY, Frederick (agente especial), *Investments in Latin America and the British West Indies* (Department of Commerce, Bureau of Domestic and Foreign Commerce, Special Agent Series 169, Government Printing Office, Washington, 1919).

LIGA DE NACIONES, *Armaments Yearbook: General Statistic and Information* (Ginebra, 1935).

MASSEL, J. A., *Market for Machinery and Machine Tools in Argentina* (Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Special Agent Series 116, Government Printing Office, Washington, 1916).

MATTIX P. R., *Automotive Division, Foreign Markets for Automotive Replacement Parts, Accessories, and Service Station Equipment* (Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Trade Promotion Series 128, Government Printing Office, Washington, 1932).

Minutes of the International Americana / Actas de la Conferencia Internacional Americana (Government Printing Office, Washington, 1890).

Munitions Industry: Hearings Before the Special Committee Investigating the Munitions Industry, United States Senate, Seventy-

Third Congress (United d States Government Printing Office, Washington, 1936).

Petroleum Refineries in Foreign Countries (US Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Trade Promotion Series 723, Government Printing Office, Washington, 1930).

PHOEBUS, M. S., *Latin American Division, Argentine Markets for United States Goods* (Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce Trade Information Bulletin Series 384, Government Printing Office, Washington, 1926).

PILGER, Theodore (comisionado de comercio estadounidense, Berlín), "German metal-working machinery industry and trade", *Information Bulletin 540* (United States Department of Commerce, Bureau of Domestic Commerce, United States Government Printing Office, Washington, 1928).

RASTALL, W. H., *Industrial Machinery: 1930* (Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Trade Promotion Series 111, Government Printing Office, Washington, 1931).

REPÚBLICA ARGENTINA, CONGRESO NACIONAL, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, (Buenos Aires, 1917-1919, 1935-1937).

REPÚBLICA ARGENTINA, GOBIERNO NACIONAL, *Obra de gobierno 1932-1938* (Buenos Aires, 7 vols, 1938).

REPÚBLICA ARGENTINA, MINISTERIO DE GUERRA, *Memoria presentada al Honorable Congreso*, (Buenos Aires, 1900, 1901, 1932-

1933, 1939-1940).

República Argentina, Ministerio de Guerra, *Memoria presentada al Honorable Congreso*, (Buenos Aires, 1900, 1901, 1932-1933, 1939-1940).

República Argentina, Ministerio de Guerra, Dirección General de Fabricaciones Militares, *Resumen de actividades durante el cuatrienio 9 de octubre 1941-1945* (Buenos Aires, 1945).

República Argentina, Presidencia de la Nación, Ministerio de Asuntos Técnicos, *Anuario Estadístico de la República Argentina* : t. iii: *Estadística Industrial, 1949-1950* (Dirección Nacional del Servicio Estadístico, Buenos Aires, 1952).

Smith, L. Brewster, Harry T. Collings y Elizabeth Murphey, *The Economic Position of Argentina during the War* (Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Miscellaneous Series 88, U.S. Government Printing Office, Washington, dc, 1920).

Smith, Philip S., Electrical Goods in Argentina, Uruguay and Brazil (Department of Commerce, Bureau of Domestic and Foreign Commerce, Special Agent Series No.184, Government Printing Office, Washington, 1919.

Tewksbury, Howard H., *The Automotive Market in Argentina* (Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Trade Promotion Series No.84 (United States Government Pinting Office, Washington D.C., 1929).

The Argentine Iron and Steel Industry and Trade (us Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Com-

merce, Trade Promotion Series 128, Government Printing Office, Washington, 1932).

Von Motz, Frank H., *Market for Agricultural Implements and Machinery in Argentina* (Department of Commerce, Bureau of Domestic and Foreign Commerce, Special Agent Series 125, us Government Printing Office, Washington dc, 1918).

Wythe, George, "Manufacturing developments in Argentina" (*Trade Information Bulletin 820*, us Government Printing Office, Washington dc, 1934).

Fuentes secundarias

Libros

Abad de Santillán, Diego, *Historia argentina* (tea, Buenos Aires, 5 vols., 1965).

Adelman, Jeremy, *Republic of Capital: Buenos Aires and the legal transformation of the Atlantic World* (Stanford University Press, California, 1999).

Agnelli, Francisco, *Cincuentenario de La Fraternidad* (Victoria, Buenos Aires, 1928).

Aguilera, Alfredo y Vicente Elías, *Buques de guerra españoles 1885-1971* (Editorial San Martín, Madrid, 1968).

Andrade, John M., *Latin American Military Aviation* (Midland County Publications, 1982).

Arce, José, *Roca: su vida y obra, 1843*-1914 (Ministerio de Educación y Justicia, Buenos Aires, 2 vols., 1960).

Arguindeguy, Pablo E., *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina* (Comando en Jefe de la Armada, Secretaría General Naval, Departamento de Estudios Históricos, Serie B, Historia Naval Argentina, Buenos Aires, vols. 1-7, 1972).

–, *Historia de la Aviación Naval Argentina* (Secretaría General Naval, Departamento de Estudios Históricos Navales, Serie B, Historia Naval, vols. 1-2, Buenos Aires, 1980).

– y Horacio Rodríguez, *Las fuerzas navales argentinas: historia de la flota de mar* (Instituto Browniano, Buenos Aires, 1995).

Armada Argentina, *Infantería de Marina: Tres siglos de historia y cien años de vida operativa 1879-1819 de noviembre-1979* (Talleres Gráficos Apus, Buenos Aires, 1979).

Arnade, Charles W., *The Emergence of the Republic of Bolivia* (University of Florida Press, 1957).

Arce Quiroga, Eduardo, *Documentos para una historia de la guerra del Chaco* (Don Bosco, La Paz, 1951).

Ashton, Thomas S., *The Industrial Revolution, 1760-1830* (Oxford University Pres, Londres, 1973).

Ayala Moreira, Rogelio, *Por qué no ganamos la guerra del Chaco* (Talleres Gráficos Bolivianos, La Paz, 1959).

Azcui, Benjamín, *Resumen histórico de las campañas del Acre 1899-1903* (Intendencia de Guerra, La Paz, 1925).

Barros, Mario, *Historia diplomática de Chile, 1541-1938* (Ariel, Barcelona, 1970).

Bayer, Osvaldo, *La Patagonia rebelde* (Nueva Imagen, Ciudad de México, 1980).

Bessone, Rieffollo, *Urquiza, padre de la Constitución* (Tipografía Llorden, Rosario, 1951).

Best, Félix, *Historia de las guerras argentinas: de la independencia, internacionales, civiles y con el indio* (Peuser, Buenos Aires, 2 vols., 1960).

Bethell, Leslie (ed.), *The Cambridge History of Latin America, Latin America since 1930*, vol. v: *Spanish America* (Cambridge University Press, Londres, 1986).

Bidondo, Emilio A., *La guerra de la independencia en el norte argentino* (Eudeba, Buenos Aires, 1976).

Bordi de Ragucci, Olga, *Aristóbulo del Valle en los orígenes del radicalismo* (ceal, Buenos Aires, 1987).

Bosch, Felipe, *Historia naval argentina* (Alborada, Buenos Aires, 1962).

Botana, Natalio R., *El orden conservador: la política argentina entre 1880 y 1916* (Sudamericana, Buenos Aires, 1999).

– y Ezequiel Gallo, *Liberal Thought in Argentina* (Liberty Fund, Indianápolis, 2013).

Bozzano, José, *Reminiscencias* (Casa Editorial Toledo, Asunción, 1962).

Brown, Jonathan C., *A Socioeconomic History of Argentina, 1776-1860* (Cambridge University Press, Londres, 1979).

Bueno, Clodoaldo, *A República e sua política exterior (1899 a 1902)* (unesp, São Paulo, 1995).

Bullock, Allan, *Hitler: A Study in Tyranny* (Harper & Row, Nueva York, 1962).

Bulmer-Thomas, Victor, *The Economic History of Latin America since Independence* (Cambridge University Press, Cambridge, 1994).

Bunge, Alejandro, *Una nueva Argentina* (Buenos Aires, 1940).

Burgin, Miron, *Aspectos económicos del federalismo argentino* (Solar-Hachette, Buenos Aires, 1975).

Burns, Bradford E., *The Unwritten Alliance: Rio Branco and Brazilian-American relations* (Columbia University Press, Nueva York, 1966).

Burr, Robert, *By Reason of By Force: Chile and the balancing of power in South America, 1830-1905* (University of California Press, Berkeley, 1967).

Caillet-Bois, Ricardo, *Cuestiones internacionales* (Eudeba, Buenos Aires, 1970).

Campoamor, Clara y Federico Fernández Castillejo, *Heroísmo criollo: la Marina Argentina en el drama español* (Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1983).

Capizzano, Hernán M., *Legión Cívica Argentina: del uriburismo al nacionalismo* (Santiago Apóstol, Buenos Aires, 2007).

Cardoso, Antonio Eduardo, y Sergio Oscar Hugo Toyos, "Comisión de la Tropa Técnica de Inteligencia San Juan

Apóstol y Evangelista. La División Informaciones del Estado Mayor General del Ejército, su creación, evolución e influencia experimentadas", *in Segundo Congreso Internacional de Historia Militar Argentina*, Instituto de Historia Militar Argentina, 2 vols., Buenos Aires, 2005) vol. I, pp. 525-568.

Cattáneo, Atilio E., *Plan 1932: las conspiraciones radicales contra el general Justo* (Proceso, Buenos Aires, 1959).

Cervera, Juan Roque, "Evolución de los medios técnicos de comunicaciones", *in* Julio Alberto Lagos (ed.), *Historia de las comunicaciones en el Ejército Argentino* (Comisión del Arma de Comunicaciones, Buenos Aires, 1970).

Cochran, Thomas C. y Rubén Reina, *Capitalism in Argentine Culture: A study of Torcuato Di Tella and Siam* (University of Pennsylvania Press, Filadelfia, 1971).

Collier, Simon y William Sater, *A History of Chile, 1880-1994* (Cambridge University Press, 1996).

Conil Paz, Alberto y Gustavo Ferrari, *Política exterior argentina, 1930-1962* (Huemul, Buenos Aires, 1965).

Contribuções para a história entre o Brasil e Buenos Aires: una testemunha ocular (Itabatia, Belo Horizonte,1975)

Cortés Conde, Roberto, *El progreso argentino* (Sudamericana, Buenos Aires, 1983).

–, "The growth of the Argentine economy: 1870-1914", *in* Leslie Bethell (ed.), *The Cambridge History of Latin America* (Cambridge University Press, 1986) vol. V, pp. 334-337.

–, "Sarmiento and economic progress: From *Facundo* to the Presidency", *in* Tulio Halperín Donghi, Iván Jaksic, Gwen Kirpatrick y Francine Masiello (eds.), *Sarmiento: Author of a Nation* (University of California Press, Berkeley, 1994) pp. 114-123.

Couyoumdjian, Juan Roberto, *Chile y Gran Bretaña durante la Primera Guerra y la posguerra, 1914-1921* (Editorial Andrés Bello-Ediciones de la Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 1986).

Cuccorese, Horacio Juan, *Historia económica financiera argentina, 1862-1930* (El Ateneo, Buenos Aires, 1966).

–, *Historia de los ferrocarriles en la Argentina* (Macchi, Buenos Aires, 1969).

–, *El tiempo histórico de Carlos Pellegrini* (Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura, Buenos Aires, 2 vols., 1985).

Cynamid: A historical perspective (American Cynamid, 1990).

Danel, Raymond y Jean Cuny, *Les avions Dewoitine* (Lariviere, París, 1980).

Davies, Ronald E. G., *Airlines of Latin America since 1919* (Smithsonian Institution Press, Washington dc, 1984).

De Bordeje y Montero, Fernando, *Vicisitudes de una política naval* (Editorial San Martín, Madrid, 1978).

De la Torre, Carlos, *Nicolás Avellaneda: una biografía* (Planeta, Buenos Aires, 2001).

De Marco, Miguel Ángel, *Bartolomé Mitre: biografía* (Planeta, Buenos Aires, 1998).

De Moussy, Jean Antoine Victor, *Description géographique et statistique de la Confédération Argentine* (Libraire de Firmin Didot Frére, Fils et Cir, París, 1860).

De Paula, Alberto, "Manuel Savio: nuevos rumbos para la ingenieria castrense", *in* María Haydée Martín, Alberto de Paula y Ramón Gutiérrez, *Los ingenieros militares y sus precursores en el desarrollo argentino, 1930-1980* (Dirección General de Fabricaciones Militares, Buenos Aires, 1980) pp. 13-30.

Del Mazo, Gabriel, *El radicalismo: ensayos sobre su historia* (Gure, Buenos Aires, 2 vols, 1957-1959).

Del Río, Jorge, *Política argentina y monopolios eléctricos: investigación Rodríguez Conde* (Cátedra Lisandro de la Torre, Buenos Aires, 1957).

Díaz, Adriano, *Memorias inéditas del general oriental don César Díaz* (Imprenta y Librería de Mayo, Buenos Aires, 1878).

Díaz Alejandro, Carlos, *Essays on the Economic History of the Argentine Republic* (Harvard University Press, New Haven, 1970).

Dick, Enrique, *La profesionalización en el Ejército Argentino* (Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 2014).

–, *Velas y vapor* (Instituto Browniano, Buenos Aires, 2002).

Di Tella, Guido, Manuel Zymelman y Alberto Petrecolla, *Etapas del desarrollo económico argentino* (Eudeba, Buenos Aires, 1967).

Di Meglio, Gabriel, *Mueran los salvajes unitarios: la Mazorca y la política en tiempos de Rosas* (Sudamericana, Buenos Aires, 2007).

Donoso, Ricardo, *Alessandri, agitador, demoledor: cincuenta años de vida política de Chile* (fce, Ciudad de México, 2 vols., 1953-1954).

–, *Francisco A. Encina: simulador* (Editorial Ricardo Nuepert, Santiago de Chile, 2 vols., 1969-1970).

Dorfman, Adolfo, *Evolución industrial argentina* (Losada, Buenos Aires, 1942).

–, *Historia de la industria argentina* (Solar-Hachette, Buenos Aires, 1970).

–, *Cincuenta años de industrialización en la Argentina, 1930-1980: desarrollo y perspectivas* (Solar, Buenos Aires, 1981).

Dosman, Edgar J., *The Life and Times of Raúl Prebisch, 1901-1986* (McGill-Queen's University Press, Montreal, 2008).

Drosdoff, Daniel, *El gobierno de las vacas, 1933-1956: el tratado Roca-Runciman* (La Bastilla, Buenos Aires, 1972).

El Perú en la Conferencia Internacional de México, 1901-1902 (Imprenta del Gobierno, Lima, 1901-1902).

Encina, Francisco A, *La cuestión de límites entre Chile y la Argentina desde la independencia hasta el tratado de 1881* (Nascimento, Santiago de Chile, 1959).

–, *Nuestra inferioridad económica* (Editorial Universitaria, Santiago de Chile, 1986).

Economic Survey of Argentina (General Motors Overseas Reports, agosto de 1943).

Ensinck, Oscar Luis, *Historia económica de la provincia de Santa Fe* (Universidad Nacional de Rosario, 1985).

Escudé, Carlos, *Gran Bretaña, los Estados Unidos y la declinación argentina, 1942-1949* (De Belgrano, Buenos Aires, 1983).

–, *La Argentina: ¿paria internacional?* (De Belgrano, Buenos Aires, 1984).

–, *Realismo periférico: reglas para una nueva política exterior argentina* (Planeta, Buenos Aires, 1992).

Espinosa Moraga, Oscar, *El precio de la paz chileno-argentina* (Nascimento, Santiago de Chile, 3 vols., 1969).

Etchepareborda, Roberto, *Tres revoluciones: 1890, 1893, 1905* (Pleamar, Buenos Aires, 1968).

–, Roberto M. Ortiz y Juan V. Orona, *La crisis de 1930: ensayos* (ceal, Buenos Aires, 1985).

Farcau, W. Bruce, *The Chaco War: Bolivia and Paraguay, 1932-1935* (Praeger, Westport, 1996).

Fernández, Carlos José, *La guerra del Chaco* (Buenos Aires, Impresora Oeste, 5 vols., 1956).

Fernández, Juan José, *La República de Chile y el Imperio del Brasil: historia de sus relaciones diplomáticas* (Editorial Andres Bello, Santiago de Chile, 1959).

Ferns, Henry S., *Great Britain and Argentina in the Nineteenth Century* (Oxford University Press, Londres 1960).

Ferrer, Aldo, *The Argentine Economy: An economic history of Argentina* (University of California Press, Berkeley, 1967).

Ferrari, Gustavo, *Conflicto y paz con Chile, 1898-1903* (Eudeba, Buenos Aires, 1968).

– y Ezequiel Gallo, *La Argentina desde el 80 al Centenario* (Eudeba, Buenos Aires, 1980).

Fifer, Valerie J., *Bolivia: Land, location and politics since 1825* (Cambridge at the University Press, 1972).

Figueroa, Abelardo Martín, *Promociones egresadas del Colegio Mlitar de la Nación:1873-*

Figes, Orlando, *A People's Tragedy: The Russian Revolution 1891-1924* (Penguin Books, Londres, 1997).

Folino, Norberto, *Barceló, Ruggierito y el populismo oligárquico* (De la Flor, Buenos Aires, 1966).

Ford, Alec G., *El patrón oro 1880-1914: Inglaterra y Argentina* (Editorial del Instituto, Buenos Aires, 1966).

Forster, Merlin H., "Buenos Aires: Culture and poetry", *in* Stanley R. Ross y Thomas McGann (eds.), *Buenos Aires: 400 years* (The University of Texas Press, Austin, 1982) pp. 127-141.

Fotheringham, Ignacio H., *La vida de un soldado o reminiscencias de las fronteras* (Círculo Militar, Buenos Aires, 2 vols, 1970).

Fraga, Rosendo, *El general Justo* (Emecé, Buenos Aires, 1993).

–, *La política de defensa argentina a traves de los mensajes presidenciales al Congreso, 1854-2001* (Instituto de Historia Militar Argentina, Buenos Aires, 2002).

Fuenzalida Bade, Rodrigo, *La Armada de Chile: desde la alborada al sesquicentenario, 1813-1968* (Santiago de Chile, Armada de Chile, 4 vols, 1978).

Gaignard, Roman, *La pampa argentina: ocupación, poblamiento, explotación, de la conquista hasta la crisis mundial 1550-1930* (Solar, Buenos Aires, 1989).

Gallardo, Ángel, *Memorias para mis hijos y nietos* (Academía Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1982).

–, *Memorias de Ángel Gallardo* (El Elefante Blanco, Buenos Aires, 2003).

Gallo, Ezequiel, *Carlos Pellegrini: orden y reforma* (fce, Buenos Aires, 1997).

–, *La pampa gringa: la colonización agrícola en Santa Fe 1879-1895* (Sudamericana, Buenos Aires, 1984).

–, *Colonos en armas: las revoluciones radicales en la provincia de Santa Fe, 1893* (Siglo xxi, Buenos Aires, 2007).

– y Silvia Sigal, "la formación de los partidos políticos contemporáneos: la ucr, 1890-1916", *in* Torcuato Di Tella (ed.), *argentina, sociedad de masas* (Eudeba, Buenos Aires, 1965) pp.124-176.

Gálvez, Manuel, *Vida de Hipólito Yrigoyen: el hombre del misterio* (Club de Lectores, Buenos Aires, 1983).

García Enciso, Isaías J., *Historia del Colegio Militar de la Nación* (Circulo Militar, Buenos Aires, 2 vols., 1970).

García Heras, Raúl, *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939* (Hispamérica, Buenos Aires, 1985).

–, *Transportes, negocios y política: la Compañía Anglo-Argentina de Tranvías, 1876-1981* (Sudamericana, Buenos Aires, 1994).

Garside, William R., *British Unemployment, 1919-1939: A study in public policy* (Cambridge, 1990).

Gaviria, Carlos Uribe, *La verdad sobre la guerra* (Cromos, Bogotá, 2 vols., 1935).

Genta, Guillermo, *Política y servicios públicos: el caso del servicio público de electricidad de la ciudad de Buenos Aires, desde sus orígenes hasta su estatización, 1887-1952* (Instituto Argentino de Energía General Mosconi, Buenos Aires, 2006.

Gianello, Leoncio, *Estanislao Lopéz: vida y obra del patriarca de la Federación* (Alborada, Buenos Aires, 1963).

Giberti, Horacio, *Historia económica de la ganadería argentina* (Solar, Buenos Aires, 1981).

Goodwin, Paul B., *Los ferrocarriles británicos y la ucr, 1916-1930* (La Bastilla, Buenos Aires, 1974).

González Climent, Aurelio, *Nicolás Mihanovich: su vida, su obra, sus barcos* (Buenos Aires, s/e, 1988).

–, *Alberto Dodero: su vida, su obra, sus barcos* (Buenos Aires, s/e., 1989).

– y Anselmo González Climent, *Historia de la Marina Mercante Argentina* (Artes Gráficas Neri, Buenos Aires, vols. 1-22, 1972-1973).

González Madariaga, Exequiel, *Nuestras relaciones con Argentina: una historia deprimente* (Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1974).

Grant, Robert M., *U-Boats Destroyed* (Putnam & Co. Ltd., Londres, 1964).

Gravil, Roger, "Anglo-us Trade Rivalry and the D'Abernon Mission of 1929", *in* David Rock (ed.), *Argentina in the Twentieth Century* (University of Pittsburg Press, Pittsburg and London, 1975) pp. 40-63.

–, *The Anglo-Argentine Connection, 1900-1939* (Boulder, Westview, 1985).

Green, William y John Fricker, *The Air Forces of the World: Their history, development and present strength* (Mac Donald, Londres, 1958).

Güiraldes, Alfredo M., *La estrategia del general Roca* (Pleamar, Buenos Aires, 1979).

Guy, Donna J., *Argentine Sugar Politics: Tucumán and the Generation of 80* (The Center for Latin American Studies, Arizona State University, Tempe, 1980).

Halperín Donghi, Tulio, *Politics, Economics and Society in Argentina During the Revolutionary Period* (Cambridge University Press, Londres, 1975).

–, "Sarmiento's place in postrevolutionary argentina", *in* Tulio Halperín Donghi (ed.), *Sarmiento: Author of a Nation* (University of California Press, Berkeley, 1994) pp. 24-30.

Hamilton, Alexander, James Madison y John Jay, *The Federalist Papers* (Dover Publications, Mineola, 2018).

Hanson, Simon G., *Argentine Meat Trade and the British Market: Chapters in the history of the Argentine meat industry* (Stanford University Press, Stanford, 1938).

Hart, Robert A., *The Great White Fleet, Its Voyage Around The World: 1907-1909* (Little, Brown & Co, Boston, 1965).

Hawley, Charles Caldwell, *A Kennecot History* (The University of Utah Press, 2014).

Hennesey, Alistair, *The Frontier in Latin American History* (Edward Arnold, Londres, 1975).

Herring, Hubert, *A History of Latin America: From the Beginning to the Present* (Alfred Knopf, Nueva York, 1968).

Herz, Enrique Germán, *La revolución del 90* (Emecé, Buenos Aires, 1991).

Hicks, John D., *Republican Ascendancy: 1921-1931* (Harper & Row, Nueva York, 1963).

Hilton, Stanley E., *Brazil and the Great Powers 1930-1939: The politics of trade rivalry* (University of Texas Press, Austin, 1975).

Holdich, Thomas H., *The Countries of the King's Award* (Hurst & Blackett, Londres, 1904).

Holton, Bob, *British Syndicalism 1900-14, Myths and Realities* (Pluto Press, Londres, 1976).

Horowitz, Joel, *Argentina's Radical Party and Popular Mobilization, 1916-1930* (The Pennsylvania State University Press, University Park, Pennsylvania, 2008).

Hough, Richard, *The Great Dreadnought: The strange story of the mightiest batleship of World War I* (Harper & Row, Nueva York, 1967).

Hull, Cordell, *The Memoirs of Cordell Hull* (The Macmillan Co., Nueva York, 2 vols., 1948).

Ibarguren, Carlos, *La historia que he vivido* (Sudamericana, Buenos Aires, 1999).

Instituto de Estudios Aeroespaciales del Perú, *Historia aeronáutica del Perú* (Instituto de Estudios Aeroespaciales del Perú, Lima, vols. 1-5, 1998.

Jeffs Castro, Leonardo, "Combatientes e instructores militares chilenos en el Chaco", *Universum* (vol. 19, núm. 1, 2004) pp. 58-60.

Jorge, Eduardo F., *Industria y concentración económica: desde principios del siglo hasta el peronismo* (Siglo XXI, Buenos Aires, 1971).

Josephs, Ray, *Latin America: Continent in crisis* (Random House, Nueva York, 1948).

Justo, Liborio, *Prontuario. La tierra maldita: relatos bravíos de la Patagonia salvaje* (Ediciones B, Buenos Aires, 2006).

Kelly, David, *The Ruling Few: Or the human background to diplomacy* (Hollis & Carter, Londres, 1952).

Klein, Herbert S., *Parties and Political Change in Bolivia: 1880-1952* (Cambridge University Press, 1969).

La Argentina y las firmas norteamericanas (Sociedad Anónima Americana, Buenos Aires, 1958).

Lagos, Julio Alberto (ed.), *Historia de las comunicaciones en el Ejército Argentino* (Comisión de Comunicaciones Arcángel San Gabriel, Buenos Aires, 1970).

Landes, David S., *The Unbound Prometheus: Technological change and industrial development in Western Europe from 1750 to the Present* (Cambridge University Press, 1969).

La obra de la revolución: 6 septiembre 1930-1931 (n/d).

Larra, Raúl (ed.), *Lisandro de la Torre, Obras completas* (Hemisferio, Buenos Aires, 7 vols., 1955-1958).

Levene, Ricardo, "Presidencia de Mitre", *in Historia argentina contemporánea, 1862-1930* (El Ateneo, Buenos Aires, 6 vols., 1963), vol. 1.

Lewis, Paul H., *The Crisis of Argentine Capitalism* (University of North Carolina, Chapel Hill, 1990).

López, Vicente F., *Historia de la República Argentina: su origen, su evolución y su desarrollo político* hasta 1852 (Sopena, Buenos Aires, 8 vols., 1949).

Lugones, Leopoldo, *La Grande Argentina* (Huemul, Buenos Aires, 1962).

Luna, Félix, *Ortiz: reportaje a la Argentina opulenta* (Sudamericana, Buenos Aires, 1978).

–, *Yrigoyen* (Sudamericana, Buenos Aires, 1988).

–, *Alvear* (Sudamericana, Buenos Aires, 1988).

Lynch, John, *Spanish Colonial Administration, 1782-1810: The intendant system in the Viceroyalty of the Río de la Plata* (Athlone, Londres, 1958).

–, *The Spanish American Revolutions* (W.W. Norton, Nueva York, 1973).

–, *Argentine Dictator: Juan Manuel de Rosas, 1829-1852* (Oxford University Press, Oxford, 1981).

Martín, María Haydée, "Estructuración de la industria de la ingeniería militar", *in* María Haydee Martín, Alberto De Paula y Ramón Gutiérrez, *Los ingenieros militares y sus precursores en el desarrollo argentino, 1930-1980* (Dirección General de Fabricaciones Militares, Buenos Aires, 1980) pp. 85-126.

–, Alberto de Paula y Ramón Gutiérrez, *Los ingenieros militares y sus precursores en el desarrollo argentino, 1930-1980* (Dirección General de Fabricaciones Militares, Buenos Aires, 1980).

Martinic Beros, Mateo, *Presencia de Chile en la Patagonia austral, 1843-1879* (Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1963).

Martínez, Albert B. y Maurice Lewanoski, *The Argentine in the Twentieth Century* (T. Fisher Unwin, Londres, 1911).

McClain, Seward y George Loniak, "The metalworking industries", *in* Lloyd J. Hughlet *The Industrialization of Latin*

America (McGraw Hill, Nueva York, 1946) pp. 191-210.

Mc Gann, Thomas F., *Argentina, the United States and the Inter-American System* (Harvard University Press, Cambridge, 1957).

McGee Deutsch, Sandra, *Counterrevolution in Argentina, 1900-1932: The Argentine Patriotic League* (University of Nebraska Press, 1986).

Ministerio de Guerra y Marina, *Campaña al sur de los Andes al Sur de la Patagonia: partes detallados y diario de la expedición* (Eudeba, Buenos Aires, 1978).

Mosconi, Enrique, *Dichos y hechos* (El Ateneo, Buenos Aires, 1938).

–, *El petróleo argentino* (agepe, Buenos Aires, 1958).

–, ypf *contra la Standard Oil* (agepe, Buenos Aires, 1958).

Nellar, Fued G. (ed.), *Reseña histórica y orgánica del Ejército* (Círculo Militar, Buenos Aires, 3 vols., 1971-1972).

Newton, Jorge, *Ricardo López Jordán, último caudillo en armas* (Plus Ultra, Buenos Aires, 1965).

Newton, Ronald, *El cuarto lado del triángulo: la "amenaza nazi" en la Argentina, 1931-1947* (Sudamericana, Buenos Aires, 1995).

Nofal, María Beatriz, *Absentee Entreneurship and the Dynamics of the Motor Vehicle Industry in Argentina* (Praeger, Nueva York, 1989).

Ocampo, Emilio, *Alvear en la guerra con el Imperio del Brasil* (Claridad, Buenos Aires, 2003).

Oddone, Jacinto, *La burguesía terrateniente argentina* (Libera, Buenos Aires, 1956).

–, *Historia del socialismo argentino* (La Vanguardia, Buenos Aires, 2 vols., 1934).

Olascoaga, Manuel J., *Estudio topográfico de La Pampa y Río Negro* (Eudeba, Buenos Aires, 1974).

Oliver, Manuel M., *La guerra del Chaco* (Roldán, Buenos Aires, 1935).

Orona, Juan V., "Una logia poco conocida y la revolución del 6 de setiembre", *in* Juan V. Orona, Roberto M. Ortiz y Roberto Etchepareborda, *La crisis de 1930: ensayos* (ceal, Buenos Aires, 1983) pp. 108-134.

Ortiz, Ricardo M., *El ferrocarril en la economía argentina* (Cátedra Lisandro de la Torre, Buenos Aires, 1958).

Historia económica de la Argentina (Plus Ultra, Buenos Aires, 1987).

– y Roberto Etchepareborda, *La crisis de 1930. Ensayos: Etchepareborda, Ortiz y Orona* (ceal, Buenos Aires, 1983).

Otero, Hernán, *Historia de la provincia de Buenos Aires: población, ambiente y territorio* (Edhasa, Buenos Aires, 2008).

Overy, Richard, *The Twilight Years: The paradox of Britain between the wars* (Penguin Books, Londres, 2009.

Ozlak, Oscar, *La conquista del orden político y la formación del Estado argentino* (Centro de Estudios de Estado Sociedad, Buenos Aires, 1982).

Page, Joseph, *Perón, A Biography* (Random House, Nueva York, 1983.

Palacio, Ernesto *Historia de la Argentina* (Peña Lillo Editor, Buenos Aires, 2 vols., 1965).

Panettieri, José, *Inmigración en la Argentina, 1830-1930* (Macchi, Buenos Aires, 1970).

Parker, William Belmont, *Argentines of Today* (The Hispanic Society of America, Nueva York, vol. 1, 1920).

Parry, John H., The *Spanish Seaborne Empire* (Alfred A. Knof, 1966).

Paz, Ricardo Alberto, *El conflicto pendiente* (Eudeba, Buenos Aires, 2 vols., 1980).

Pelliza, Mariano, *Argentina: desde su origen hasta la Organización Nacional* (Lajouane Editores, Buenos Aires, 2 vols., 1910).

Peñaloza, Luis C., *Historia del Movimiento Nacionalista Revolucionario, 1943-1952* (Juventud, La Paz, 1965).

Peralta, Wilfrido H. y A. Blanco, *Historia de la Unión Cívica Radical, su origen, su vida, sus hombres: estudio político* (Imprenta G. Peace, Buenos Aires, 1917).

Perren, Richard, *The Meat Trade in Britain* (Routledge & Keegan Paul, Londres, 1978).

Peterson, Harold F., *Argentina and the United States, 1810-1960* (State University of New York, Albany, 1964).

Petriella, Dionisio y Sara Sosa Miatello, *Diccionario biográfico italo-argentino* (Asociación Dante Alighieri, Buenos Aires, 1976).

Phelps, Vernon Lovell, *The International Position of Argentina* (University of Pennsylvania Press, Filadelfia, 1938).

Piccinali, Héctor Juan, *Vida del teniente general Nicolás Levalle* (Círculo Militar, Buenos Aires, 1982).

Picciuolo, José Luis, *Historia de la Escuela Superior de Guerra Teniente General Luis María Campos* (Círculo Militar, Buenos Aires, 2000).

Pignatelli, Adrián Ignacio, *El traidor: la historia del único militar argentino destituido por espionaje* (Javier Vergara Editor, Barcelona, 2011).

Pike, Frederick B., *Chile and the United States: 1880-1962: The emergence of Chile's social crisis and the challenge to United States diplomacy* (University of Notre Dame Press, Notre Dame, 1963).

Pinedo, Federico, *Siglo y medio de economía argentina* (Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos, Ciudad de México, 1963).

Ponce, Aníbal, *Sarmiento: constructor de la nueva Argentina y La vejez de Sarmiento* (Solar-Hachette, Buenos Aires, 1976).

Potash, Robert, *The Army and Politics in Argentina, 1928-1945: Yrigoyen to Perón* (Stanford University Press, Stanford,

1969).

Prado, Manuel, *La conquista de la pampa* (Hachette, Buenos Aires, 1960).

Prebisch, Raúl, "Argentine economic policies since the 1930s: Recollections", *in* Guido Di Tella y D. C. M. Platt (eds.), *The Political Economy of Argentina, 1880-1946* (Saint Martin's Press, Nueva York, 1986) pp. 132-153.

Puentes, Gabriel A., *Don Francisco de Elio en el Río de la Plata* (Esnaola, Buenos Aires, 1959).

Ramos Mejía, José, *Rosas y su tiempo* (Emecé, Buenos Aires, 2001).

Rauch, George V., *Conflict in the Southern Cone: The Argentine military and the boundary dispute with Chile, 1870-1902* (Praeger, Westport, 1999).

–, *Armored Vehicles of the Argentine Army* (La Plume du Temps, Villebois, 2003).

–, *Piston-Engined Fighters of The Argentine Air Force, 1919-1955* (La Plume du Temps, Villebois, 2015).

– y Hernán Longoni, *Argentina's Fábrica Militar de Aviones, 1927-1955* (La Plume du Temps, Villebois, 2009).

Rees, Phillip, *Biographical Dictionary of the Extreme Right Since 1890* (Simon & Schuster, Nueva York, 1990).

Remmer, Karen L., *Party Competition in Argentina, and Chile: Political recruitment and public policy, 1890-1930* (University of Nebraska Press, Lincoln, 1984).

Rennie, Ysabel F., *The Argentine Republic* (The Macmillan Company, Nueva York, 1945).

Repetto, Nicolás, *Mi paso por la política: de Uriburu a Perón* (Santiago Rueda Editor, Buenos Aires, 1957).

Rivarola, Vicente, *Memorias diplomáticas: el Paraguay en el litigio de límites con Bolivia* (Ayacucho, Buenos Aires, 3 vols., 1955).

Ríos, Ángel, *La defensa del Chaco: mentiras y verdades de una victoria* (Ayacucho, Buenos Aires, 1950).

Roccatagliata, Juan, *Los ferrocarriles en la Argentina: un enfoque geográfico* (Eudeba, Buenos Aires, 1987).

Rock, David (ed.) *Argentina in the Twentieth Century* (University of Pittsburgh Press, Pittsburgh, 1975).

–, "Radical populism and the conservative elite", *in* David Rock (ed.), *Argentina in the Twentieth Century* (University of Pittsburg Press, Pittsburg, 1975) pp. 66-87.

–, *Politics in Argentina, 1890-1930: The rise and fall of Radicalism* (Cambridge University Press, 1975).

–, *Argentina 1516-1982: From Spanish Colonization to the Falklands War* (University of California Press, Berkeley, 1985).

–, "Argentina, 1930-1946", *in* aa.vv., *The Cambridge History of Latin America* (Cambridge University Press, 12 vols., 1991) vol. viii, pp. 2-90.

–, *La construcción del Estado y los movimientos políticos en la Argentina, 1860-1916* (Prometeo Libros, Buenos Aires, 2006).

–, *The British in Argentina: Commerce, settlers and power, 1800-2000* (Palgrave Macmillan, Londres, 2019).

Rockland, Michael Aaron, *Sarmiento's Travels in the United States: Translation and introductory essay* (Princeton University Press, 1970.

Rodríguez Molas, Ricardo, *Historia social del gaucho* (Maru, Buenos Aires, 1968).

Romero, José Luis, *A History of Argentine Political Thought* (Stanford University Press, Stanford, California, 1963).

Ross, Andrew t., *Armed and Ready: The industrial development and defense of Australia 1900-1945* (Turton & Armstrong, Sidney, 1994).

Ross, Stanley R. y Thomas Mcgann (eds.), *Buenos Aires: 400 years* (The University of Texas Press, Austin, 1982).

Rouquié, Alain, *Poder militar y sociedad política en la Argentina* (Emecé, Buenos Aires, 2 vol., 1981).

Rout, Leslie Brennan Jr., *Politics of the Chaco Peace Conference, 1935-1939* (University of Texas Press, Austin, 1970).

Rubé, Julio Horacio, *Hacia Caseros, 1850-1852* (La Bastilla, Buenos Aires, 1975).

–, *Tiempos de guerra en América del Sur, Argentina y Chile, 1826-1904: diplomacia, armas y estrategia* (Eder, Buenos Aires, 2015).

Rubio, Javier, *Asilos y canjes durante la guerra civil española: aspectos humanitarios de una contienda fraticida* (Planeta, Barcelona, 1979).

Ruiz Moreno, Isidoro, *Historia de las relaciones exteriores argentinas* (Perrot, Buenos Aires, 1955).

–, *La federalización de Buenos Aires* (Hyspamérica, Buenos Aires, 1986).

–, *La Marina revolucionaria, 1874-1963* (Planeta, Buenos Aires, 1998).

–, *Campañas militares argentinas: la política y la guerra, luchas contra indios y sediciosos, 1870-1884* (Claridad, Buenos Aires, 5 vols., 2009).

Sabato, Hilda y Luis Alberto Romero, *Los trabajadores de Buenos Aires: una experiencia de mercado* (Sudamericana, Buenos Aires, 1992).

Saldías, Adolfo, *Historia de la Confederación Argentina* (El Ateneo, Buenos Aires, 3 vols., 1951).

Salerno, Elena y Andrés Regalsky, "Mercado de capitales, desarrollo ferroviario y endeudamiento público en los Ferrocarriles del Estado, 1916-1928", *in* Jorge Schvarzer, Andrés Regalsky y Teresita Gómez (eds.), *Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940* (Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2007) pp. 153-188.

Sáenz Peña, Roque, *Ideario de un estadista discursos y escritos selectos, 1851-1914* (Jackson, Buenos Aires, 1944).

Sánchez Albornoz, Nicolás, *The Population of Latin America: A history* (University of Berkeley Press, 1974).

Sarmiento, Domingo F., *Civilización y barbarie. Trilogía de Quiroga, Aldao, el Chacho, Mi Defensa, Recuerdos de Provincia* (El

Ateneo, Buenos Aires, 1957).

Sageant, Charles R., *The Spatial Evolution of Buenos Aires, Argentina: 1870-1930* (Arizona State University, Tempe, 1974).

Sarobe, José María, *Memorias sobre la revolución del 6 de septiembre de 1930* (Gure, Buenos Aires, 1957).

Sater, William F., *The Heroic Image in Chile; Arturo Prat, secular saint* (University of California Press, Berkeley, 1973).

–, *Andean Tragedy: Fighting the War of the Pacific, 1879-1884* (University of Nebraska Press, 2007).

Scalabrini Ortiz, Raúl, *Política británica en el Río de la Plata* (Reconquista, Buenos Aires, 1944).

–, *Historia de los ferrocarriles argentinos* (Devenir, Buenos Aires, 1958).

Scenna, Miguel Ángel, *Argentina-Chile: una frontera caliente* (De Belgrano, Buenos Aires, 1981).

Schaefer, Jürgen, *Deutsche Militärhilfe an Südamerika: Militär und Rüstung Interessen in Argentinien, Bolivien und Chile vor 1914* (Bertelsman Universitätsverlag, Dusseldorf, 1974).

Scheina, Robert L., *Latin America: A naval history, 1810-1987* (Naval Institute Press, Annapolis, 1987).

Schvarzer, Jorge, *Bunge & Born: crecimiento y diversificación de un grupo económico* (cisea-gel, Buenos Aires, 1989).

–, Andrés Regalsky y Teresita Gómez, *Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857*-1940 (uba, Buenos Aires, 2007).

Scobie, James, *La lucha por la consolidación de la nacionalidad argentina, 1852-1862* (Hachette, Buenos Aires, 1964).

–, *Revolution in the Pampas: A social history of wheat in Argentina, 1860-1910* (Latin American Monographs 1, Institute for Latin American Studies, The University of Texas Press, 1964).

–, *Argentina: A city and a nation* (Oxford University Press, 1965).

–, *Buenos Aires: Plaza to suburb, 1870-1910* (Oxford University Press, Nueva York, 1974).

Serres Güiraldes, Alfredo M., *La estrategia del general Roca* (Pleamar, Buenos Aires, 1979).

Sesto, Carmen, *Capitalismo pampeano: la vanguardia ganadera bonaerense, 1856-1900* (Universidad de Belgrano, Buenos Aires, 2005).

Sierra e Iglesias, Jobido Pedro, *Un tiempo que se fue: vida y obra de los hermanos Leach*. (Universidad Nacional de Jujuy, San Pedro de Jujuy, 1998).

Slatta, Richard, *Gauchos and the Vanishing Frontier* (University of Nebraska Press, Lincoln, 1983),

Smith, J. Richard y Anthony L. Kay, *German Aircraft of the Second World War* (Putnam Books, London, 1972).

Smith, Peter H., *Politics and Beef in Argentina: Partners in conflict and change* (Columbia University Press, Nueva York, 1969).

–, *Argentina and the Failure of Democracy: Conflict among political elites, 1904-1966* (The University of Wisconsin Press, Madison, 1974).

Smith, Thomas Wewege, *Gran Chaco Adventure* (Hutchinson & Co., Londres, 1937).

Socolow Migden, Susan, *The Merchants of Buenos Aires, 1778-1810: Family and commerce,* (Cambridge University Press, Londres, 1978).

Socolosky, Homer E. y Allan B. Spetter, *The Presidency of Benjamin Harrison* (University Press of Kansas, 1987).

Solberg, Carl E., *Immigration and Nationalism: Argentina and Chile, 1890-1914* (University of Texas, Austin, 1970).

–, *Oil and Nationalism in Argentina: A history* (Stanford University Press, Stanford, 1979).

–, *The Prairies and the Pampas: Agrarian policy in Canada and Argentina, 1880-1930* (Stanford University Press, Stanford, 1987

Snow, Peter G., *Argentine Radicalism: The history and doctrine of the Radical Civic Union* (University of Iowa Press, Iowa City, 1966).

Sapienza, Antonio, *The Chaco Air War 1932-1935: The first air war in Latin America* (Helion & Co., Sollibul, 2018).

Sutter, Carmen Carola y Osvaldo Sunkel, *Un siglo de historia económica de Chile, 1830-1930* (Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1982).

Street, John, *Artigas and the Emancipation of Uruguay* (Cambridge University Press, 1959).

Svennilson, Ingvar, *Growth and Stagnation of the European Economy* (Garland, Nueva York, 1983).

Tenti de Laitán, María Mercedes, "La huelga ferroviaria de 1917", *in Noveno Congreso de Historia Argentina Nacional y Regional, Rosario, 26-28 de septiembre de 1996* (Academía Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1996) pp. 1-15.

Thomas, Hugh, *The Spanish Civil War* (Harper Colophon Books, Nueva York, 1963).

Tornquist, Ernesto, *El desarrollo económico de la República Argentina en los últimos cincuenta años* (Buenos Aires, 1920).

Triado, Enrique J., *Historia de la Base Naval de Puerto Belgrano* (Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1992). CIT. EN NOTA 39, CAP. 7

Tulchin, Joseph A., *La Argentina y los Estados Unidos: historia de una desconfianza* (Planeta, Buenos Aires, 1990).

–, "The origins of misunderstanding: United States-Argentine relations 1900-1940", *in* Guido Di Tella y Watt D. Cameron (eds.), *Argentina Between the Great Powers, 1939-1946* (University of Pittsburgh Press, 1999) pp. 33-55.

Vaquer, Antonio, *Historia de la ingeniería en la Argentina* (Eudeba, Buenos Aires, 1968).

Vapnarsky, César A., *Pueblos del norte de la Patagonia 1779-1945* (Editorial de la Patagonia, General Roca, 1979).

Vázquez Presedo, Vicente, *El caso argentino: migración de factores, comercio exterior y desarrollo, 1875-1914* (Eudeba, Buenos Aires, 1975).

–, *Crisis y retraso: Argentina y la economía internacional entre las dos guerras* (Eudeba, Buenos Aires, 1978).

–, *Estadísticas históricas argentinas* (Macchi, Buenos Aires, 1988).

Vedoya, Juan Carlos, *La campaña del desierto y la tecnificación ganadera* (Eudeba, Buenos Aires, 1981).

– y Ana María Mauco, "Antecedentes de la campaña del desierto", *in Congreso Nacional de Historia sobre la Conquista del Desierto* (Buenos Aires, 4 vols., 1980) vol. iii, pp. 237-250.

Vélez, Oscar Gregorio y Ricardo Luis Quellet, *Historia de la Fuerza Aérea Argentina* (Dirección de Estudios Históricos, Buenos Aires, vols. 1-3, 2000).

Vergara Vicuña, Aquiles, *Historia de la Guerra del Chaco* (Librería e Imprenta Unidas, La Paz, 7 vols., 1940-1944).

Villanueva, Javier, "Economic devolopment", *in* Mark Falcoff y Ronald Donlkart (eds.), *Prologue to Perón: Argentina in Depression and War, 1930-1943* (University of California Press, Berkeley, 1975) pp. 53-82.

Waddell, Jorge Eduardo, "Los ferrocarriles británicos en la segunda mitad de la década de 1930 y la explotación de sus Líneas", *in* Jorge Schvarzer, Andrés Regalsky y Teresita Gómez, *Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940* (uba, Buenos Aires, 2007) pp. 189-221.

WALKER, John, *The South American Sketches of R. B. Cunningham Graham* (University of Oklahoma Press, Norman, 1978).

WALTER, Richard J., *The Socialist Party of Argentina: 1890-1920* (The University of Texas Press, Austin, 1977).

–, *La provincia de Buenos Aires en la política argentina, 1912-1943* (Emecé, Buenos Aires, 1987).

WALTHER, Juan Carlos, *La Conquista del Desierto* (Eudeba, Buenos Aires, 1970).

WARREN, Harris Gaylord, *Paraguay: An informal history* (University of Oklahoma Press, Norman, 1949).

– y Kathleen WARREN, *Paraguay and the Triple Alliance: The post-war decade, 1869-1878* (The University of Texas, Austin, 1978).

WEBSTER, Colin, Argentine Mauser Rifles (Schiffer Military Books, Atglen, 2000).

WEIL, Felix, *The Argentine Riddle* (The John Day Company, Nueva York, 1944).

WEINMANN, Ricardo, *La Argentina en la primera guerra mundial: neutralidad, transición política y continuismo económico* (Biblos, Buenos Aires, 1994).

WHITAKER, John T., *Americas to the South* (The Macmillan Company, Nueva York, 1939) pp. 160-161.

WHITLEY, Michael J., *Battleships of World War Two: An International Encyclopedia* (Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1998).

Wynia, Gary W., *Argentina in the Postwar Era: Politics and economic policy making in a divide society* (University of New Mexico Press, Albuquerque, 1978

Wood, Bryce, *The United States and Latin American Wars, 1932-1942* (Columbia University Press, New York, 1966).

Wright, Winthrop R., *British-Owned Railways in Argentina: Their effect on economic nationalism, 1854-1948* (Institute of Latin American Studies, The University of Texas Press at Austin and London, 1974).

Wythe, George, *Industry in Latin America* (Columbia University Press, Nueva York, 1945).

Yaben, Jacinto, *Biografías argentinas y sudamericanas* (Metrópolis, Buenos Aires, 5 vols., 1938-1940).

Ygobone, Aquiles D., *Soberanía argentina en las islas Malvinas, Antártida Argentina: cuestiones fronterizas entre Argentina y Chile* (Plus Ultra, Buenos Aires, 1979).

Zalduendo, Eduardo A., *Libras y rieles: las inversiones británicas para el desarrollo de los ferrocarriles en la Argentina, Brasil, Canadá e India durante el siglo xix* (El Coloquio, Buenos Aires, 1979).

Zorraquín Becú, Horacio, *Malbrán, el embajador* (caei, Buenos Aires, 1993),

Zook, David H., *The Conduct of the Chaco War* (Bookman Associates, Nueva York, 1960).

Otras publicaciones

Abarca, Mariano, "La capacidad argentina para la construcción de máquinas", *Servir* (año ii, núm. 7) pp. 1-16.

Alemán, Eduardo y Sebastián Salegh, "Political realignment and democratic breakdown in Argentina: 1916-1930", *Sage Publications Journal*, "Primera presidencia de Roca", *hac* (vol. 1, 1.ª sección) pp. 269-330.

–, "Political realignment and democratic breakdown in Argentina: 1916-1930", *Party Politics* (vol. 20, núm. 6, 2014) pp. 849-863.

Alemán, Eduardo y Sebastián Salegh, "Political realignment and democratic breakdown in Argentina: 1916-1930", *Sage Publications Journal* (vol. 20, núm. 6, 2012) pp. 1-23.

Allende, Andrés R., "La presidencia de Luis Sáenz Peña", *hac* (vol. 1) pp. 395-432.

Alsina, João Paulo, Jr., "Rio Branco, grand strategy and naval power", *Revista Brasileira de Política Internacional* (vol. 57, núm. 2, 2014) pp. 9-28.

Anapios, Luciana, "La ley de jubilaciones de 1924 y la posición del anarquismo en la Argentina", *Revista de Historia del Derecho* (Buenos Aires, núm. 46, 2013) pp. 27-43.

"Argentine Railway Expansion", *The South American Journal* (13 de noviembre de 1926).

Babini, Nicolás, "La Semana Trágica: pesadilla de una siesta de verano", *Todo es Historia* (núm. 5, 1967) pp. 8-20.

Benedetti, Alejandro, "El Ferrocarril de Huaytiquina, entre el progreso y el fracaso: aproximaciones desde la geografía histórica del territorio de los Andes", *Revista Escuela de Historia* (año iv, vol. 1, núm. 4, 2005) pp. 1-26.

Bergallo, Jorge, "La política exterior. la Armada y la guerra civil española", *Cruz de Sur* (año ii, núm. 3, 2012) pp. 197-203.

Berger, Albert, "Desarrollo y expansión de la región de Alto Valle, Río Negro: 1908-1939", *Pucarát* (serie ii, año xxi, núm. 5, 1991) pp. 3-48.

Bidondo, Emilio A., "Un episodio de la guerra contra el mariscal Santa Cruz: el combate de Santa Bárbara, Humahuaca, provincia de Jujuy, 13 de septiembre de 1837", *Investigaciones y Ensayos* (núm. 33, 1973) pp. 277-312.

Biedma, R. y M. Antonio, "Sol de Mayo: una escuadrilla memorable", *Revista Nacional de Aeronáutica* (octubre de 1956) pp. 56-57.

Brandauer, Joachim, "The Argentine railways in the age of steam", *Pucará* (serie ii, vol. 9, núm. 2) pp. 43-57.

Braun Menendez, Armando, "La segunda presidencia de Roca", *hac* (vol. 1, 2.ª parte) pp. 1-76.

"British Empire Trade Exhibition, Buenos Aires. Anglo-Spanish", suplemento de *The Engineer* (13 de marzo de 1931).

Brunner, Arne l., "The tragicomedy of the Brazilian Dreadnoughts", *Pucará* (vol. 2, núm. 1, 1982) pp. 13-46.

–, "The Schneider Contract of 1928", *Pucará* (serie II, vol. 2, 1982, suplemento especial) pp. 71-76.

–, "Wirtschaftsbeziehungen zwischen Argentinien und England während der Weltkrise der 1930er Jahre", *Pucará* (serie II, vol. 5, núm. 2, 1986) pp. 32-48.

–, "Italienischer Pioniere in der Entwicklung der argentinischen Industrie: 1870-1990", *Pucará* (serie II, año XX, núm. 4, 1990) pp. 45-65.

–, "Pedro Vasena: auge y decadencia de una firma siderúrgica", *Pucará* (serie II, año XXI, núm. 2, 1991) pp. 15-45.

Burzio, Humberto F., "Armada Nacional", *HAC* (vol. 2) pp. 363-464.

Caillet-Bois, Ricardo, "Presidencia de Miguel Juárez Celman", *HAC* (vol. 1, 1.ª sección) pp. 331-394.

Capdevila, Arturo, "Primera presidencia de Yrigoyen", *HAC* (vol. 1, 2.ª sección) pp. 247-270.

Cárcano, Miguel Ángel, "Ensayo histórico sobre la presidencia de Roque Sáenz Peña", *HAC* (vol. l, 2.ª sección) pp. 135-193.

Casablanca, Adolfo, "La traición a la revolución del 90", *Todo es Historia* (año II, núm. 17, 1968) pp. 7-23.

Castagnino, Raúl, "La vida literaria argentina entre 1916 y 1930", *HAC* (vol. 2, 2.ª sección) pp. 53-194.

Cornblitt, Oscar, "La opción conservadora en la política argentina", *Desarrollo Económico* (vol. 15, núm. 56, 1975) pp.

Cortés Conde, Roberto, "La crisis de 1930: cómo afectó a la Argentina" (conferencia dictada el 26 de mayo de 2009).

Etchepareborda, Roberto, "La segunda presidencia de Hipólito Yrigoyen y la crisis de 1930", *HAC* (vol. 1, 2.ª sección) pp. 347-375.

Deckert, Alfred L., "El quehacer silencioso de los talleres generales de la Armada", *Pucará* (serie II, año XXI, núm. 2, 1991) pp. 46-52.

Díaz Alejandro, Carlos F., "An interpretation of Argentine economic growth since 1930", *The Journal of Develeopment Studies* (vol. 3, núm. 1, 1966) pp. 14-41.

Duncan, Tim, "la política fiscal durante el gobierno de Juárez Celman, 1886-1890, una audaz estrategia financiera internacional" , *Desarrollo Económico* (vol. 23, núm. 89, 1983) pp. 11-34.

Fandos, Cecilia A. y María T. Bovi, "Un cuerpo sin cabeza: el Ferrocarril Central Norte, 1890-1925, debates y balances en torno al «progreso» de Jujuy (Argentina)", *TST: Transportes, Servicios y Comunicaciones. Revista de historia* (núm. 21, 2011) pp.142-169.

Fernández, Juan José, "Los Pactos de Mayo y la Diplomacia Británica", *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* (vol. 32, núm. 73, 1965) pp. 111-115.

Feilberg, Juan José, "La campaña marítima de la goleta *Chubut* a la costa Patagónica", *Investigaciones y Ensayos* (primera parte, vol. 2, 1980) pp. 309-405.

Ferns, Henry S., "The Baring crisis revisited", *JLAS* (vol. 24, núm. 2) pp. 241-275.

Figallo, Beatriz M., "Un marino argentino en la guerra civil española", *Todo es Historia* (núm. 379, 1999) pp. 80-95.

Ford, Alec G., "British investment in Argentina and long-term swings", *The Journal of Economic History* (vol. 31, núm. 3) pp. 650-663.

García Heras, Raúl, "Hostage private companies under restraint: British railways and transport coordination in Argentina during the 1930s", *JLAS* (vol. 19) pp. 41-67.

Geyer, Lorenz, "Armada de la República Argentina", *Pucará* (serie ii, vol. 11, núm. 1) pp. 16-34.

Girbal de Blacha, Noemí, "Algodón, envases textiles y tejeduría doméstica: propuestas industrializadoras del Estado interventor en la Argentina de los años 1940", *Revista de Historia Industrial* (núm. 27, 2005) pp. 91-119.

González, Norberto y David Pollock, "Del ortodoxo al conservador ilustrado: Raúl Prebisch en la Argentina, 1923-1943", *Desarrollo Económico* (vol. 30, núm. 120, 1991) pp. 465-466

Goodwin, Paul B., "The politics of rate-making: The British-Owned Railways and the Unión Cívica Radical, 1921-1928", *JLAS* (vol. 6, núm. 2, 1974) pp. 257-287.

Grande Cobián, Leonardo José, "tamet, crónica de una guerra: concentración y centralización capitalista en la siderurgia

argentina, 1870-1935", *Razón y Revolución* (núm. 10, 2002) pppp-2564

Green, William, The Saga of the Ubiquitous Breguet", *Air Enthusiast Quarterly* (núm. 7, 1978) pp. 161-181

Griffin, Charles C., "Francisco Encina and Revisionism in Chilean History", *HAHR* (vol. 37, núm. 1, 1957) pp. 1-28.

Guy, Donna J., "La industria argentina 1879-1940: legislación comercial, mercado de acciones y capitalización extranjera", *Desarrollo Económico* (vol. 22, núm. 87, 1982) pp. 351-374.

–, "Refinería Argentina, 1888-1930: límites de la tecnología azucarera en una economía periférica", *Desarrollo Económico* (vol. 28, núm. 111, 1988) pp. 353-373.

–, "«El rey algodón»: los Estados Unidos, la argentina y el desarrollo de la industria algodonera argentina", *Mundo Agrario* (vol.1, núm. 1, 2000) pp.1-21.

Hanson, Simon G., "The Farquhar Syndicate in South America", *HAHR* (vol. 17, núm. 3, 1937) pp. 314-326.

Hasbrock, Alfred, "The conquest of the desert", *HAHR* (vol. 14, 1935) pp.195-228.

Hilton, Stanley E., "The Argentine factor in Twentieth-Century Brazilian foreign policy strategy", *Political Science Quarterly* (vol. 100, núm. 1, 1985) pp. 27-51.

–, "Brazil and the Post-Versailles World: Elite images and foreign policy strategy, 1919-1930", *JLAS* (vol. 12, núm. 2, 1998) pp. 341-364.

Hodge, John, "The formation of the Argentine primary and secondary school system", *The Americas* (vol. xliv, 1987) pp. 11-54.

Horowitz, Joel, "Bosses and clients: Employment in the Buenos Aires of the Radicals, 1916-1930", *jlas* (vol.31, 1999) pp. 617-644.

Hughes, Mathew, "Logistics and the Chaco War: Bolivia versus Paraguay", *The Journal of Military History* (vol. 69, núm. 2, 2005) pp. 411-437.

Hussey, C. S., "Electricity in Millwork", *Electrical World* (vol. 17, núm. 9, 1891) pp. 7-11.

Jomenesch, Ingo, "Vicente Almandos Almonacid: Einini Argentinische Luft-As des Ersten Weltkrieges", *Pucará* (serie 2, vol. 11, 1991) pp. 11-14

Jones, Geoffrey y Andrea Lluch, *Ernesto Tornquist: Making a fortune in the Pampas* (Harvard Business School Harvard Business School Publishing, Boston, 1997).

Kaplan, Marcos, "Política del petróleo durante la primera presidencia de Yrigoyen: 1916-1922", *Desarrollo Económico* (vol. 12, núm. 45, 1972) pp. 3-24.

Köhler, Pablo, "La flota de ypf, 1920-1945", *Pucará* (año xx, núm. 4, 2000) pp. 10-22.

–, "ypf y la refinería de La Plata, 1925-1937", *Pucará* (año xx, núm. 4, 2000) pp. 22-48.

Korol, Juan Carlos y Hilda Sabato, "Incomplete industrialization: An argentine obsession", *Latin American Research Re-*

view (vol. 14, núm. 1, 1990) pp. 1-30

Krieger Vasena, Adalbert, "Comments on the influence of Raúl Prebisch on economic policy-making in Argentina, 1950-1962", *Latin American Research Review* (vol. 23, núm. 2, 1988) pp. 91-109.

Lanús, Juan Archibaldo, "Saavedra Lamas, mentor de una proeza diplomática", *Todo es Historia* (núm. 581, 2015) pp. 32-45.

Levaggi, Abelardo, "Historia del derecho argentino del trabajo", *Iustoria* (núm. 3, 2006) pp. 31-101.

Livermore, Seward W., "Battleship diplomacy in South America: 1908-1925", *The Journal of Modern History* (vol. 16, 1944) pp. 31-48.

Malamud, Carlos d., "Lisandro de la Torre y el debate de las carnes", *Anuario del* iiehs (1992) pp. 137-165.

Mardones Zúñiga, Rodrigo, "Chile y su comercio con Argentina, 1930-1960", *Historia* (vol. 29, 1995-1996) pp.235-293.

Martin, Percy Alvin, "Artigas, the founder of Uruguayan nationality" *hahr* (vol. 19, núm. 1939) pp. 2-15.

Maurois, André Louis, "Vicente Almandos Almonacid: el Cóndor riojano", *Pucará* (serie 2, vol. 11, 1991) pp. 11-14.

Melo, Carlos R., "Presidencia de José Figueroa Alcorta (marzo 12 de 1906-octubre 12 de 1920)", *hac* (vol. i, 2.ª sección) pp. 101-135.

Merino, Tomás, "El Asilo Diplomático y Naval argentino durante la guerra civil española: los marinos del torpedero *Tucumán* y del crucero *25 de Mayo* en 1936-1937", *Boletín del Centro Naval* (núm. 844, 2016) pp. 285-296.

Misión Comercial a América del Sur, "Reporte enviado por T. Worthington, comisionado especial nombrado por el Ministerio de Comercio para investigar e informar acerca de las condiciones y perspectivas del comercio inglés en ciertos países de América del Sur, tercer informe: la República Argentina", *Desarrollo Económico* (vol. 19, núm. 76, 1980) pp. 540-571.

Mitre, Jorge A., "Presidencia de Victorino de la Plaza: su gestión presidencial", *hac* (vol. 1, 2.ª sección, 1963) pp. 193-246.

Molina, Raúl A., "Presidencia de Marcelo T. de Alvear", *hac* (vol. 1, 2.ª sección, 1963) pp. 271-345.

National Car and Locomotive Builder (Nueva York, 1885).

Oliver, Juan Pablo, "La revolución conservadora del 90", *Esto Es* (año 11, núm. 87, 1954) pp. 36-44

Ospital, María Silvia, "Modernización estatal y regulación económica en las provincias viticultoras, Mendoza 1936-1946", *Mundo Agrario* (vol. 9, núm. 19, 2009) pp. 25-63

–, "Políticas públicas para la fruticultura en Argentina, 1930-1943", *América Latina en la Historia Económica* (año xx, núm. 1, 2013) pp. 78-97

Oved, Iacob, "El transfondo histórico de la ley 4.144 de residencia", *Desarrollo Económico* (vol. 16, núm. 64, 1976) pp. 123-150.

Palcos, Alberto, "Presidencia de Sarmiento", *hac* (vol. 1, 1.ª sección) pp. 91-102.

Pérez Stocco, Sandra, "La neutralidad argentina en la guerra del Chaco", *Épocas* (núm. 5, 2017) pp. 55-87.

Peterson, Harold F., "Mariano Moreno, the Making of an Insurgent", *hahr* (vol. 14, 1934) pp. 450-476.

Poole, John, "The former Central Córdoba Railway", *The Review of the River Plate* (20 de marzo de 1945).

–, "Argentina's need of railway locomotives and rolling stock", *The Review of the River Plate* (20 de julio de 1945).

–, "How the Argentine Railways have pulled through the war period", *The Review of the River Plate* (21 de diciembre de 1945).

–, "Locomotive building in Argentina", *The Review of the River Plate* (25 de junio de 1946).

Pueyrredón, Carlos A., "Presidencia del doctor Manuel Quintana: octubre 12 de 1904-marzo 12 de 1906), *hac* (vol. 1, 2.ª sección) pp.77-99.

Rapoport, Mario Andrés Musacchio y Christel Converse, "Las inversiones alemanas en Argentina entre 1933 y 1945: ¿material base de la expansión de los nazis?", *Iberoamericana* (núm. 21, 2006) pp. 45-69.

Rauch, George V., Ancora dal Sudamerica", *Eserciti e Armi* (año ii, núm. 5, 1972) pp. 12-15.

–, "The Green Hell Air War", *Air Enthusiast Quarterly* (núm. 2, 1977).

–, "Cruisers for Argentina", *Warship International* (vol. 15, núm. 4, 1978).

–, "La tragicomedia dei Breda 65 in Cile", *Aerei* (año vii, 1979) pp. 36-37.

–, "Los concursos internacionales de 1936 y 1937: material norteamericano para el Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército", *Pucará* (serie ii, vol. 2, 1982) pp. 12-14.

–, "Relevancia de los cruceros acorazados clase Garibaldi en nuestra historia naval", *Boletín del Centro Naval* (vol. 125, núm. 816, 2007) pp. 169-175.

–, "Hafdasa: Ascenso y Ocaso de Una Industria Nacional". *Todo es Historia* (Buenos Aires, año xviii, núm. 585, 2016) pp. 68-78.

– y José Luis Picciuolo, "El comienzo de la influencia del Ejército de los Estados Unidos sobre el Ejército Argentino: 1938-1942" (ii Congreso Internacional de Historia Militar Argentina, Instituto de Historia Militar Argentina, Buenos Aires, vols. 1-2, 2005) vol. 2, pp. 129-174.

Rimondi, Oscar, "Alas sobre la Patagonia", *Mach 1* (1 de junio 1993) pp.3-7.

Ristuccia, Cristiano Andrea, "1935 sanctions against Italy: Would coal and crude oil have made a difference?", *European*

Review of Economic History (vol. 4, núm. 1, 2000) pp. 85-110.

Rock, David, "Lucha civil en la Argentina", *Desarrollo Económico* (vol. 11, núm. 42, 43 y 44, 1971-1972) pp. 165-215.

Roda, Sebastián Matías, "1939: la construcción de la Base Aeronaval Comandante Espora", *Gaceta Marinera* (27 de junio de 2021) pp.12-14.

Rodríguez, Augusto C., "Ejército Nacional", *HAC* (vol. 2) pp. 267-372.

Rodríguez Vázquez, Florencia y Patricia Barrio, "Diversificación agroproductiva en Mendoza, Argentina: el tomate fresco y procesado en la década de 1930", *Región y Sociedad* (año xxx, núm. 73, 2018) pp. 1-35.

Romagnoli Pérez, Eduardo, "Plagas de la agricultura en Mendoza: la langosta en los comienzos de la vititinicultura moderna: 1890-1900", *Revista de Historia Americana y Argentina* (vol. 46, núm. 1, 2011) pp. 101-119.

Rooth, Tim, "Trade agreements and the evolution of British agricultural policy in the 1930s", *The Agricultural History Review* (segunda parte, vol. 33, 1985) pp. 173-175.

–, "Retreating from globalization: The British Empire Commonwealth experience between the wars" (Joint Workshop on Trade and Conflict in a Global Economy, University of Western Ontario- 2010).

Rougier, Marcelo, "Un largo y sinuoso camino: auge y decadencia de una empresa sidero-metalúrgica argentina: La

Cantábrica 1902-1992", *Desarrollo Económico* (vol. 46, núm. 183, 2006) pp. 385-341.

Ruiz Guiñazú, Enrique, "La presidencia del doctor Carlos Pellegrini, 1890-1892", *HAC* (vol. 1) pp. 371-394.

Salerno, Elena, "La inversión pública en los Ferrocarriles del Estado, 1930-1940", *Revista de Historia, Transportes, Servicios y Comunicaciones* (núm. 15, 2008) pp. 146-167.

Salceda Olivares, Juan Manuel, "México y la v Conferencia Panamericana: un campo de batalla diplomática contra el intervencionismo norteamericano", *Tzintzu. Revista de estudios históricos* (núm. 50, 2009) pp. 61-104.

San Martín, Juan I., "La capacidad argentina para la construcción de aviones", *Servir* (año ii, núm 12) pp. 894-900.

Scarfi, Juan Pablo, "Hacia un orden legal regional: Vicente Quesada y la construcción del derecho internacional latinoamericano", *Revista de Historia de América* (núm. 156, 2019) pp. 125-141.

Serres Güiraldes, Alfredo Marcelo, "Usurpación del puerto de Santa Crúz", *Investigaciones y Ensayos* (núm. 22, 1977) pp.422-474.

Sesto, Carmen, "Del tasajo al *chilled beef*: el refinamiento del vacuno, 1880-1900", Jornadas de Historia Económica (Universidad de San Juan, San Juan 1983) n/d.

Sheinin, David, *Argentina and the United States at the Sixth Pan American Conference: Havana 1928* (Research Paper 25, Uni-

versity of London, Institute of Latin American Studies, 1991).

Smith, Peter H., "Los radicales argentinos y la defensa de los intereses ganaderos: 1916-1930", *Desarrollo Económico* (vol. 7, núm. 25, 1967) pp. 795-829.

Smith, Richard, "The Intercontinental Airliner and the Essence of Airplane Performance: 1929-1939", *Technology and Culture: The International Quarterly of the Society for the History of Technology* (vol. 24, núm. 3, 1983) pp. 428-449

Solberg, Carl, "The tariff and politics in Argentina: 1916-1930", *Hispanic American Historical Review* (vol. 53, núm. 2, 1973) pp. 260-284.

Spannenberger, Gunther, "Auge y decadencia de los ferrocarriles ingleses", *Pucará* (vol. 21, núm. 2, 2001) pp. 11-24.

Steiner, Federico, "Los Talleres Aeronavales de la Base de Punta Indio", *Pucará* (serie ii, año xxi, vol. 11, núm. 1, 1991) pp. 14-21.

Stone, Irving, "British direct and portfolio investments in Latin America before 1914", *Journal of Economic History* (vol. xxvi, núm. 2, 1969) pp. 60-722.

Tambs, Lewis, "Geopolítica del Amazonas", *Estrategia* (núm. 45, 1977) pp. 69-104.

Testa, Víctor, "Crecimiento (1935-1946) y estancamiento de la producción industrial argentina 1947-1963", *Fichas de Investigación Económica y Social* (año 1, núm. 1, 1964) pp. 5-23

(escrito por Milcíades Peña con la colaboración de Jorge Schvarzer bajo el seudónimo Víctor Testa).

"The Argentine oilfields", *The South American Journal*, 18 de agosto de 1928.

Topliss, David, "The Brazilian Dreadnoughts, 1904-1914", *Warship International* (vol. 25, núm. 3, 1998) pp. 240-289.

Thorson, Winston, "Pacific Northwest Opinion on the Washington Conference", *The Pacific Northwest Quarterly* (vol. 37, núm. 2, 1946) pp. 109-127.

Tulchin, Joseph A., "The Argentine economy during the First World War-I", *The Review of the River Plate* (19 de junio de 1920) pp. 901-903.

–, "The Argentine economy during the First World War-III", *The Review of the River Plate* (10 de julio de 1970) pp. 44-48.

Vargas García, Eugênio, "A diplomacia dos armamentos em Santiago: O Brasil e a Conferência Panamericana de 1923", *Revista Brasileira de História* (vol. 23, núm. 46, 2003) pp. 175-200.

Villanueva, Javier, "El origen de la industrialización argentina", *Desarrollo Económico* (vol. 12, núm. 72, Buenos Aires, 1972) pp. 451-476.

Westphal, Joachim, "Alzamientos radicales en la década de 1930: Pomar y Cattáneo", *Pucará* (serie II, vol. 9, núm. 2) pp. 36-48.

Würster, Ronald, "Das Colectivo: Eine argentinische Lösung" (reporte presentado en Golden Auditorium, Queens College, Nueva York, 9 de septiembre de 2006.

–, "The railway industry in Argentina", conferencia presentada en Golden Auditorium, Queens College, 22 de noviembre de 2006.

Zuccarino, Maximiliano, "La ayuda argentina al Paraguay durante la guerra del Chaco", *Estudios Paraguayos* (vol. 34, núm. 2, 2017) pp. 87-116.

Periódicos y revistas

Aerei, 1972-1979.

Air Enthusiast, 1971-1991.

Anales del Instituto de Historia Militar Argentina, Buenos Aires, 1995-2006.

Boletín de la Academia Chilena de la Historia, Santiago de Chile.

Boletín de la Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires.

Boletín del Centro Naval, Buenos Aires.

Commerce Reports, Washington 1923-1931.

Desarrollo Económico, Buenos Aires.

El Mercurio, Santiago de Chile, 1931-1938.

Esertici e Armi, Italia.

Estrategia, Buenos Aires.

Estudios Migratorios Latinoamericanos, Buenos Aires.

European Review of Economic History, Inglaterra.

Hispanic American Historical Review, 1931-2005.

Investigaciones y Ensayos, Buenos Aires.

Jornadas de Historia Económica, Argentina.

Journal of Economic History.

Journal of Latin American Studies.

Journal of Modern History.

La Nación, Buenos Aires, 1922-1945.

La Prensa, Buenos Aires, 1922-1945.

Monthly Bulletin of the Pan American Union, Washington, 1897-1939.

Mundo Agrario, *Buenos Aires.*

National Car and Locomotive Builder.

Political Science Quarterly.

Pucará, 1977-2007.

Revista Brasileira de Política Internacional.

Revista Chilena de Historia y Geografía.

Revista de Historia de América.

Revista de Historia del Derecho.

Revista de Historia Industrial.

The Americas.

The Engineer.

The Journal of Military Studies.

The New York Times.

The Review of the River Plate, 1931-1945.

The South American Journal, 1923-1946.

Todo es Historia, Buenos Aires, 1972-2016.

Transportes y Comunicaciones, Buenos Aires.

Tzintzu. Revista de estudios históricos.

Warship International.

Índice de nombres

Abad de Santillán, Diego

Ábalos, José Benjamín

Abarca, Mariano

Adalid, Sabino

Adelman, Jeremy

Agnelli, Francisco

Aguilera, Alfredo

Aguirre, Osvaldo

Alberdi, Juan Bautista

Alcorta, Amancio

Alem, Leandro N.

Alemán, Eduardo

Alessandri, Arturo

Aliaga González, Ignacio

Allen, Henry Charles

Allende, Andrés R.

Almandos Almonacid, Vicente

Alsina, João Paulo, Jr.

Alsogaray, Álvaro

Alvarado, Manuel

Álvarez Pereira, Cristino

Alvear, Marcelo T. de

Alves Pacheco, José Félix

Amadeo, Mario

Amézaga, Juan José

Anadón, Lorenzo

Anapios, Luciana

Anaya, Elbio Carlos

Andrade, John M.

Anquín, Nimio de

Antonio, M.

Arce Quiroga, Eduardo

Arce, José

Arguindeguy, Pablo E.

Arias, David

Aristóteles

Arnade, Charles W.

Arozena, Cándido

Arráez Cerdá, Juan

Ashton, Thomas S.

Avalos, José M.

Ayala Moreira, Rogelio

Ayala, Eusebio

Azcui, Benjamín

Babini, Nicolás

Badaro, Carlos

Baker, Lester

Baldrich, Alonso

Ballagh, Thomas C.

Ballester Molina, Carlos

Barberis, Luis A.

Barceló, Alberto

Barceló, Domingo F.

Baring, Thomas

Barret, John

Barrientos Gutiérrez, Pablo

Barrio, Patricia

Barroetaveña, Francisco A.

Barros Arana, Diego

Barros, Mario

Basset, Diego

Battle y Ordóñez, José

Bayer, Osvaldo

Beccar Varela, Horacio

Beiró, Francisco

Bello Codecido, Emilio

Benavidez Domínguez, Luis

Benedetti, Alejandro

Benigno Varela, Héctor

Bergallo, Jorge

Berger, Albert

Bermejo, Antonio

Bermúdez, Enrique

Bernardes, Arthur

Bessone, Rieffollo

Best, Félix

Bethell, Leslie

Bidondo, Emilio A.

Biedma, R.

Blaine, James G.

Blanco, A.

Blest Gana, Alberto

Bliss, Cornelius

Bliss, Robert Woods

Bordabehere, Enzo

Bordi de Ragucci, Olga

Bosch, Ernesto

Bosch, Felipe

Bosch, Francisco

Bosch, Roberto

Botana, Natalio R.

Bovi, María T.

Bozzano, José

Braden, Spruille

Bradley, John R.

Brady, George S.

Brandauer, Joachim

Brando, Marlon

Braun Menendez, Armando

Bravo, Mario

Brebbia, Carlos

Brown, Jonathan C.

Brunner, Arne L.

Bryan, William Jennings

Buchanan, William I.

Bueno, Clodoaldo

Bullock, Allan

Bulmer-Thomas, Victor

Bulnes, Gonzalo

Bunge, Alejandro

Burdett, William G.

Burgin, Miron

Burns, Bradford E.

Burr, Robert

Burzio, Humberto F.

Cáceres, José

Caillet-Bois, Ricardo

Calatayud, Pablo

Cameron, Watt D.

Campero, B.

Campoamor, Clara

Campos, Luis M.

Candia, Miguel

Cantilo, José Luis

Cantilo, José María

Cantoni, Federico

Capdevila, Arturo

Capizzano, Hernán M.

Cárcano, Miguel Ángel

Cárcano, Ramón J.

Cardoso, Antonio Eduardo

Carlés, Manuel

Carnegie, Andre

Carranza, Venustiano

Carulla, Juan E.

Casablanca, Adolfo

Casado, Carlos

Casal, Pedro S.

Castagnino, Raúl

Castello, Manuel E.

Castex Lainfor, Pedro

Castillo, Ramón

Cattáneo, Atilio

Cavada de la Fuente, Aníbal

Cervera, Juan Roque

Chamberlain, Neville

Christophensen, Pedro

Cleveland, Grover

Cochran, Thomas C.

Collier, Simon

Collings, Harry T.

Conil Paz, Alberto

Contreras, Ricardo

Converse, Christel

Coolidge, Thomas Jefferson

Cooper, William C.

Corbalán, Joaquín

Cornblitt, Oscar

Coronado, Miguel

Correa Falcón, Edelmiro

Cortés Conde, Roberto

Costes, Dieudonné

Couyoumdjian, Juan Roberto

Crosby, Sheldon L.

Crouzeilles, Emilio

Cruchaga Tocornal, Miguel

Cuccorese, Horacio Juan

Culbertson, William S.

Cuny, Jean

Curzon, George

D'Abernon, Edgar

Daireaux, Carlos G.

Danel, Raymond

Daneri, Luis

Davies, Reginald E. G.

Davis, Henry D.

Davis, Henry G.

Davis, Monnett B.

De Bono, Emilio

De Bordeje y Montero, Fernando

De la Torre, Carlos

De Marchi, Alfredo

De Marco, Miguel Ángel

De Moussy, Jean Antoine Victor

De Paula, Alberto

Deckert, Alfred L.

Del Mazo, Gabriel

Del Río, Jorge

Delfino, Antonio

Dell'Oro Maini, Atilio

Dellepiane, Luis J.

Descalzo, Bartolomé

Di Meglio, Gabriel

Di Tella, Guido

Di Tella, Torcuato

Díaz Alejandro, Carlos F.

Díaz León, Lisandro

Díaz, Adriano

Dick, Enrique

Dickmann, Enrique

Diéguez, Severino

Doglioli, Carlos R.

Dolkart, Ronald

Domecq García, Manuel

Domínguez, Luis L.

Donlkart, Ronald

Donoso, Ricardo

Dorfman, Adolfo

Dosman, Edgar J.

Drosdoff, Daniel

Duarte Pereira, José Higinio
Ducoté, Charles H.
Duhau, Luis
Duncan, Tim

Eduardo VII
Edwards Mac-Clure, Agustín
Einstein, Albert
Elena, Reinaldo
Elías, Vicente
Encina, Francisco A.
English, Clifton P.
Ensinck, Oscar Luis
Errázuriz Echaurren, Federico
Escudé, Carlos
Espil, Felipe A.
Espíndola, Adolfo
Espinosa Moraga, Oscar
Espinosa Morales, Alfredo Emilio
Estee, Morris
Estupinián, Baltasar
Etchepareborda, Roberto
Ewing, W. W.

Falcoff, Mark

Fandos, Cecilia A.

Farcau, W. Bruce

Faria de Alencar, Alexandrino

Feilberg, Juan José

Feliú, Daniel

Fernández Beyro, Aníbal

Fernández Castillejo, Federico

Fernández, Carlos José

Fernández, Juan José

Fernando I

Ferns, Henry S.

Ferrari, Gustavo

Ferrer Guardia, Francisco

Ferrer, Aldo

Ferrer, José

Fifer, Valerie J.

Figallo, Beatriz M.

Figes, Orlando

Figueroa Alcorta, José

Figueroa Larrain, Emiliano

Figueroa, Abelardo Martín

Fischbach, Ingo

Fitzsimmons, Ricardo

Fleitas, Juan B.

Fletcher, Henry P.

Fliess, Felipe

Flint, Charles

Folino, Norberto

Ford, Alec G.

Forster, Merlin H.

Foster, Wiley W.

Fotheringham, Ignacio H.

Fraga, Rosendo

Frelinghuysen, Frederick Theodore

Fresco, Manuel

Fricker, John

Fuenzalida Bade, Rodrigo

Fuenzalida, Daniel

Gaignard, Roman

Galindo, Blanco

Gallardo, Ángel

Gallardo, Guillermo

Gallo, Ezequiel

Gallo, Vicente

Gálvez, Manuel

García Enciso, Isaías J.

García Heras, Raúl

García Mansilla, Diego

García Mérou, Martín

García, Roberto A.

Garside, William R.

Gaviria, Carlos Uribe

Genta, Guillermo

Geyer, Lorenz

Ghioldi, Américo

Gianello, Leoncio

Giberti, Horacio

Gibson, Herbert

Gibson, Hugh

Gilbert, Alberto

Girbal de Blacha, Noemí

Gómez, Ramón

Gómez, Teresita

González Climent, Anselmo

González Climent, Aurelio

González Madariaga, Exequiel

González, Elpidio

González, Joaquín V.

González, Norberto

Goodwin, Paul B.

Goodyear, Charles
Göring, Hermann
Grande Cobián, Leonardo José
Grant, Robert M.
Gravil, Roger
Green, William
Griffin, Charles C.
Grosso, Matto
Grove, Marmaduke
Güemes, Adolfo
Guerrico, José
Guibourg, Edmundo
Guido, Mario
Guillermo II
Gutiérrez, Alberto
Gutiérrez, Julio A.
Gutiérrez, Ramón
Guy, Donna J.

Halperín Donghi, Tulio
Halsey, Frederick
Hamilton, Alexander
Hanson, John F.
Hanson, Simon G.

Harding, Warren
Hardoy, Emilio
Harrison, Benjamin
Hart, Robert A.
Hasbrock, Alfred
Hawley, Charles Caldwell
Hayes, Rutherford B.
Helper, Hinton Rowan
Henderson, John B.
Hennesey, Alistair
Herbette, M.
Herrera Vegas, Rafael
Herring, Hubert
Herz, Enrique Germán
Hicks, John D.
Hidalgo, Diego
Hileman, Guillermo
Hillcoat, Guillermo
Hilton, Stanley E.
Hitler, Adolf
Hodge, John Edward
Hohenzollern, Luis Fernando
Holdich, Thomas H.
Holmberg, Carlos D.

Holton, Bob

Horowitz, Joel

Hough, Richard

Huergo, Eduardo M.

Huergo, Luis A.

Huerta, Victoriano

Hueyo, Alberto

Hughes, Charles Evans

Hughes, Mathew

Hughes, Thomas L.

Hughlet, Lloyd J.

Hull, Cordell

Huneeus Gana, Antonio

Hussey, C. S.

Ibáñez del Campo, Carlos

Ibáñez, Maximiliano

Ibarguren, Carlos

Ibarguren, Federico

Ibarra, Rogelio

Irazusta, Julio

Irazusta, Rodolfo

Irrabázabal Benavente, Manuel

Iturbe, Atanasio

Jaksic, Iván
Jauretche, Arturo
Jay, John
Jeffs Castro, Leonardo
Joffre, Marshall Joseph
Jomenesch, Ingo
Jones, Geoffrey
Jorge VI
Jorge, Eduardo F.
Josephs, Ray
Justo, Agustín P.
Justo, Juan B.
Justo, Liborio

Kaplan, Marcos
Kay, Anthony L.
Kelly, David
Kirpatrick, Gwen
Klein, Herbert S.
Köhler, Pablo
König, Abraham
Korol, Juan Carlos
Krause Arnim, Augusto

Krieger Vasena, Adalbert

Krieger, Helmuth

Kundt, Hans

Labbé Jaramillos, Julio

Lagos, Julio A.

Lagos, Lauro

Landaburu, Laureano

Landes, David S.

Lansing, Robert

Lanús, Juan Archibaldo

Lanús, Roque

Larra, Raúl

Latorre, Luis S.

Laurencena, Eduardo

Le Breton, Tomás

Le Brix, Joseph

Leguizamón, Guillermo

Lencinas, Carlos Washington

Levaggi, Abelardo

Levene, Ricardo

Lewanoski, Maurice

Lewis, B. R.

Lewis, Paul H.

Leyvastre, Pierre
Livermore, Seward W.
Lluch, Andrea
Longoni, Hernán
Loniak, George
López, Carlos Antonio
López, Vicente F.
Loza, Eufrasio
Lugones, Leopoldo
Luna, Félix
Lupo, Remigio
Luxburg, Karl von (conde)
Lynch, John

Mac Iver, Enrique
Maciel, Gregorio
Madariaga, Carlos
Madero, Francisco
Madison, James
Maeztu, Ramiro de
Magaldi, Nicola
Magnasco, Osvaldo
Majó, Jaime
Malamud, Carlos D.

Malbrán, Manuel E.

Maquiavelo

Maradona, Esteban Laureano

Marcilese, José

Marcó, Celestino J.

Mardones Zúñiga, Rodrigo

Marques Batista de Leão, Joaquim

Martin, John F.

Martín, María Haydée

Martin, Percy Alvin

Martínez Thedy, Eugenio

Martínez Zuviría, Gustavo

Martínez, Albert B.

Martínez, Enrique

Martinic Beros, Mateo

Masiello, Francine

Massa, Arturo

Massel, J. A.

Matienzo, José Nicolás

Matte, Augusto

Mattix, P. R.

Mauco, Ana María

Maurois, André Louis

Maurras, Charles

Maúrtua, Víctor de
McClain, Seward
McGann, Thomas F.
McGee Deutsch, Sandra
Mcleay, Ronald
Medina, Francisco
Medrano, Samuel
Melo Franco, Afrânio de
Melo, Carlos R.
Melo, Leopoldo
Méndez, Raúl
Mendioroz, Ricardo
Merino, Tomás
Meyer Pellegrini, Carlos
Miatello, Sara Sosa
Mihanovich, Nicolás
Miller, Rory
Mitre, Bartolomé
Mitre, Jorge A.
Molina, Juan Bautista
Molina, Raúl A.
Molina, Víctor M.
Molinari, Diego Luis
Mollison, James Allen

Montes de Oca, Manuel Augusto
Montiel, Aníbal
Montiel, Lino
Moreno, Mariano
Moreno, Rodolfo
Morgan, Edwin Vernon
Mosca, Enrique
Mosconi, Enrique
Mugica, Manuel
Murphey, Elizabeth
Musacchio, Andrés
Mussolini, Benito

Naón, Rómulo S.
Navone, Enzo
Nellar, Fued G.
Neri, Silverio
Newton, Jorge
Newton, Ronald
Nicolini, Raúl
Noble, Julio A.
Nofal, María Beatriz
Nogués, Pablo
Noronha, Julio de

Nunn, Frederick M.

O'Farrell, Santiago G.

Ocampo, Emilio

Oddone, Jacinto

Olascoaga, Laurentino

Olascoaga, Manuel

Olds, Robert D.

Oliver, Juan Pablo

Oliver, Manuel M.

Orlando, Vittorio Emanuele

Orona, Juan V.

Ortiz, Ricardo M.

Ortiz, Roberto M.

Osborne, T. O.

Ospital, María Silvia

Otero, Hernán

Oved, Iacob

Overy, Richard

Oyhanarte, Horacio B.

Ozlak, Oscar

Padilla, Ernesto E.

Page, Joseph

Palacio, Ernesto

Palacios, Alfredo B.

Palacios, D. Bernardo

Palacios, D. Manuel

Palacios, Juan E.

Palcos, Alberto

Palma, Waldo

Pando, José Manuel

Panettieri, José

Paranhos, José María da Silva (barón de Rio Branco)

Parker, William Belmont

Parry, John H.

Patalano, Leopoldo

Patrón Costas, Robustiano

Paz, Ricardo A.

Pellegrini, Carlos

Pelliza, Mariano

Peña, Milcíades (seudónimo Víctor Testa)

Peñaloza, Luis C.

Pepper, Charles M.

Peralta, Wilfrido H.

Pérez Colman, Enrique

Pérez Quesada, Edgardo

Pérez Stocco, Sandra

Pérez, Ernesto S.
Perón, Juan Domingo
Perren, Richard
Peterson, Harold F.
Petrecolla, Alberto
Petriella, Dionisio
Phelps, Vernon L.
Phillips, William
Phoebus, M. S.
Piccinali, Héctor Juan
Picciuolo
Pico, César
Pico, Octavio S.
Pignatellli, Adrián Ignacio
Pike, Frederick B.
Pilger, Theodore
Pinedo, Federico
Pinedo, Francesco de
Piñeiro, Elena
Pirandello, Luigi
Pissano, Elisendo
Pistarini, Juan
Platt, D. C. M.
Plaza, Victorino de la

Pollock, David

Pomar, Gregorio E.

Ponce, Aníbal

Poole, John

Porto, Carlos Ramón

Potash, Robert

Pouchan, Ceferino

Prado, Manuel

Prebisch, Raúl

Puentes, Gabriel A.

Pueyrredón, Carlos A.

Pueyrredón, Honorio

Quellet, Ricardo L.

Quesada, Vicente G.

Quintana, Manuel

Raigosa, Genaro

Ramírez, Pedro

Ramos Mejía, José

Randall, Harold M.

Rapoport, Mario

Rastall, W. H.

Rauch, George V.

Rees, Phillip

Regalsky, Andrés

Reina, Rubén

Remmer, Karen L.

Renard, Abel

Rennie, Ysabel F.

Repetto, Nicolás

Reynolds, Francisco

Rimondi, Oscar

Ríos, Ángel

Ristuccia, Cristiano Andrea

Ritchie, Diego

Rivadavia, Martín

Rivarola, Vicente

Robertson, Malcolm

Roca, Julio Argentino

Roccatagliata, Juan

Rock, David

Rockland, Michael Aaron

Roda, Sebastián Matías

Rodríguez Molas, Ricardo

Rodríguez Serpa Vega, Francisco

Rodríguez Vázquez, Florencia

Rodríguez, Ángel

Rodríguez, Augusto C.
Rodríguez, Germinal
Rodríguez, Héctor
Rodríguez, Horacio
Rodríguez, Julio A.
Rodríguez, Manuel
Rojas Silva, Adolfo
Rojas, Miguel
Rojas, Ricardo
Romagnoli Pérez, Eduardo
Romero, José Luis
Romero, Luis Alberto
Roosevelt, Franklin Delano
Rooth, Tim
Rosales, Claudio
Rosas, Juan Manuel de
Ross, Andrew T.
Ross, Stanley R.
Rothe, Guillermo
Rougier, Marcelo
Rouquié, Alai
Rout, Leslie B.
Rubé, Julio Horacio
Rubio, Javier

Ruggiero, Juan
Ruiz Guiñazú, Enrique
Ruiz Moreno, Isidoro
Runciman, Walter

Saavedra Lamas, Carlos
Saavedra, Cornelio
Sabato, Hilda
Sacco, Nicola
Sáenz Germain, Luis
Sáenz Peña, Roque
Sáenz Valiente, Juan
Sagarna, Antonio
Sageant, Charles R.
Saguier, Fernando
Salaberry, Domingo
Salamanca, Daniel
Salas Sánchez, Nicolás
Salceda Olivares, Juan Manuel
Salcedo, Saturnino
Saldías, Adolfo
Salegh, Sebastián
Salerno, Elena
San Martín, Juan I.

Sánchez Albornoz, Nicolás
Sánchez Bustamante, Daniel
Sánchez Leitón, Benito
Sánchez Sorondo, Marcelo
Sanctis, Carlos de
Santamarina, Enrique
Sapienza, Antonio
Sargeant, Charles R.
Sarmiento, Domingo F.
Sarobe, José María
Sater, William F.
Sautú Riestra, Alberto
Savio, Manuel
Savoia, Umberto de
Scalabrini Ortiz, Raúl
Scarfi, Juan Pablo
Scenna, Miguel Ángel
Schaefer, Jürgen
Scheina, Robert L.
Schiller, Friedrich
Schmidt-Elskop, Arthur
Schvarzer, Jorge
Schweitzer, Abraham
Scobie, James

Seaone, Manuel

Señorans, Eduardo

Sepúlveda Leal, Ramón

Serrano Suñer, Ramón

Serres Güiraldes, Alfredo Marcelo

Sesto, Carmen

Sharp, Frederick D.

Sheinin, David

Sierra e Iglesias, Jobido Pedro

Sigal, Silvia

Silva Vildosola, Carlos

Silva, Oscar

Slatta, Richard

Smith, J. Richard

Smith, L. Brewster

Smith, Peter H.

Smith, Philip S.

Smith, Thomas Wewege

Snow, Peter G.

Socolosky, Homer E.

Socolow Migden, Susan

Sol, Leopoldo

Solano López, Francisco

Solberg, Carl E.

Sommi, Luis V.

Sosa Miatello, Sara

Soto, Antonio

Souville, Jorge

Spannenberger, Gunther

Spetter, Allan B.

Steiner, Federico

Stone, Irving

Straussler Domínguez, Ingo

Straussler, Wolf

Street, John

Studebaker, Clement

Suárez, Nicolás

Sunkel, Osvaldo

Sussini, Miguel

Sutter, Carmen Carola

Svennilson, Ingvar

Swanborough, Gordon

Tambs, Lewis

Tauber, Gregorio

Tealdi, Armando

Tejedor, Carlos

Tennyson d'Eyncourt, Eustace

Tenti de Laitán, María Mercedes
Terrado, Juan Agustín
Tewksbury, Howard H.
Thomas, Hugh
Thorson, Winston
Tocqueville, Alexis de
Tomaso, Antonio de
Tonazzi, Juan N.
Topliss, David
Toranzo, Severo
Tornquist, Ernesto
Torre, Lisandro de la
Tower, Reginald
Toyos, Sergio Oscar Hugo
Trejo, Carlos
Trescott, William Henry
Triado, Enrique J.
Trimarchi, Italo
Tulchin, Joseph A.
Tuya, Luis
Twain, Mark

Umberto II
Uriburu, Enrique

Uriburu, Francisco M.
Uriburu, José Evaristo
Uriburu, José Félix
Urquiza, Justo José de

Valdez Cora, Ramón
Valle, Aristóbulo del
Vanzetti, Bartolomeo
Vapnarsky, César A.
Vaquer, Antonio
Vargas García, Eugênio
Vargas Gómez, Emilio
Vargas, Getúlio
Vasena, Pedro
Vázquez Presedo, Vicente
Vedia y Mitre, Mariano de
Vedoya, Juan Carlos
Vega, Urbano de la
Vélez, Oscar G.
Venegas, Alejando
Vera, Octaviano
Verdaguer, Armando
Vergara Vicuña, Aquiles
Videla, Eleazar

Viedma, José

Villafañe Chaves, Benjamin

Villalba, Rafael

Villanueva, Javier

Villar Araya, Juan del

Villazón, Heliodoro

Viñas, Ismael

Vogelgesang, Carl

Von Bismark, Otto

Von Keyserling, Hermann

Von Motz, Frank H.

Waddell, Jorge Eduardo

Wainwright, Richard

Walker Martínez, Joaquín

Walker, John

Wallace, Henry A.

Walter, Richard J.

Walther, Juan Carlos

Warren, Harris G.

Warren, Kathleen

Webster, Colin

Weil, Felix

Weinmann, Ricardo

Westfall, Lorenz

Westphal, Joachim

Wheeler, Post

Whitaker, John T.

White, Francis

White, J. C.

Whitley, Michael J.

Wilson, Woodrow

Wood, Bryce

Wooten, Ralph H.

Worthington, T.

Wright, Charles Will

Wright, Winthrop R.

Würster, Ingo

Würster, Ronald

Wynia, Gary W.

Wythe, George

Yaben, Jacinto

Ygobone, Aquiles D.

Yount, B. K.

Yrigoyen, Hipólito

Yza, Ángel

Zalduendo, Eduardo A.

Zar, Marcos

Zook, David H.

Zorraquín Becú, Horacio

Zuccarino, Maximiliano

Zurueta, Tomás

Zymelman, Manuel

El presidente Yrigoyen regresando a la Casa Rosada, 1919.*

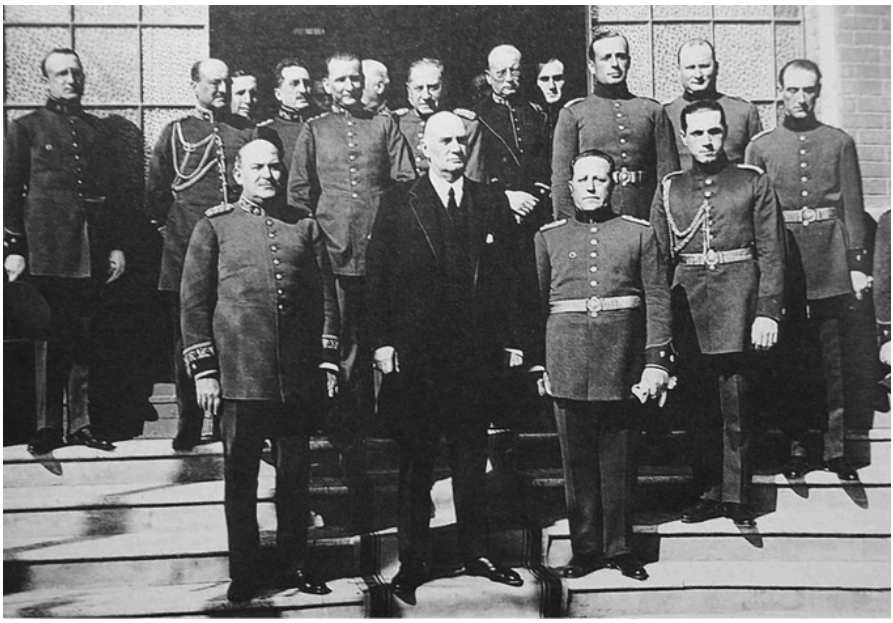
* *Salvo que se indique lo contrario, todas las fotografías proceden del Archivo General de la Nación (AGN).*

Hipólito Yrigoyen, c. 1924.

El presidente electo Marcelo T. de Alvear dirigiéndose a visitar a los reyes de Inglaterra en Buckingham Palace, 1922.

Visita de Edward VIII, principe de Gales, 1931.

Albert Einstein dando una conferencia en el Colegio Nacional Buenos Aires, 1925.



Visita del presidente Marcelo T. de Alvear al Regimiento 1 de Artillería Montada.

Marcelo T. de Alvear inaugurando la refinería de YPF en La Plata, 1925.

Refinería de La Plata, inaugurada en 1925.

Edificio sede de YPF en Diagonal Norte, inaugurado en 1938.

El general Enrique Mosconi, creador de YPF.

Hipólito Yrigoyen durante un alto de su campaña presidencial, Rosario, 1927.

El general Justo, c. 1927, cuando era ministro de Guerra, a bordo de un bombardero liviano Breguet XIX.

La Legión Cívica.

El canciller de hierro:
Carlos Saavedra Lamas.

El ministro de Guerra general Basilio Pertiné y el ministro de Relaciones Exteriores
Carlos Saavedra Lamas.

El presidente provisional general José Félix Uriburu con Lisandro de la Torre.

El senador Lisandro de la Torre y Federico Pinedo viajan juntos en coche al duelo que habrían de sostener.

El presidente Agustín P. Justo.

Agustín P. Justo, entonces presidente de la Argentina, en Brasil con el presidente de ese país, Getúlio Vargas, septiembre/octubre de 1933. Fuente: National Archives of the United States, College Park, Maryland.

El presidente Agustín P. Justo y Getúlio Vargas, presidente del Brasil, en su visita a Buenos Aires, 1935.

Justo en compañía del cardenal Eugenio Pacelli, legado pontificio, quien presidiría el XXXII Congreso Eucarístico Internacional, 1934.

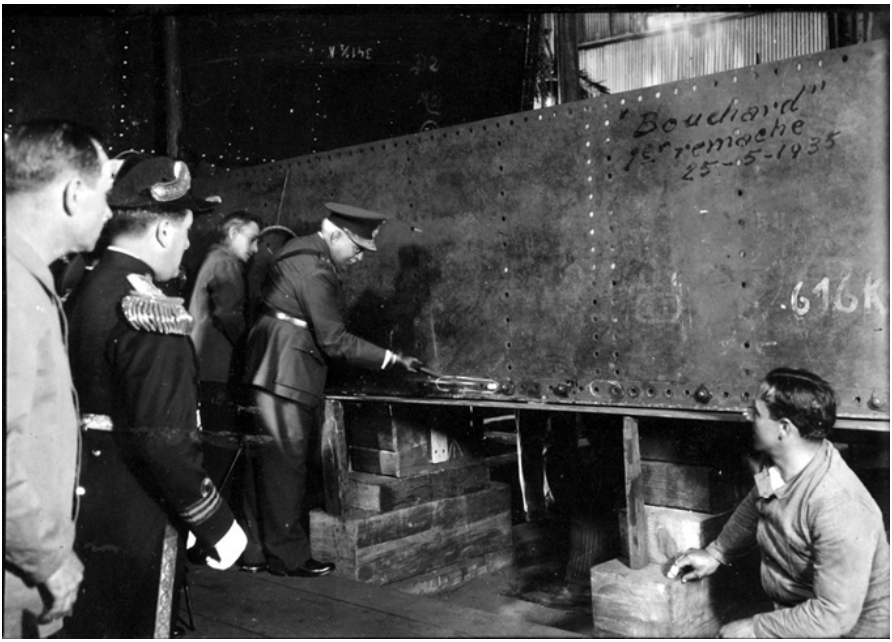
Caricatura de Justo en *Caras y Caretas*.

El crucero *USA Indianapolis*, que transportó al presidente Franklin D. Roosevelt a Buenos Aires, noviembre de 1936. Fuente: U.S. Navy Archives.

El presidente de Estados Unidos Franklin D. Roosevelt junto al presidente Agustín P. Justo, Buenos Aires, noviembre de 1936. Fuente: National Archives, Washington.

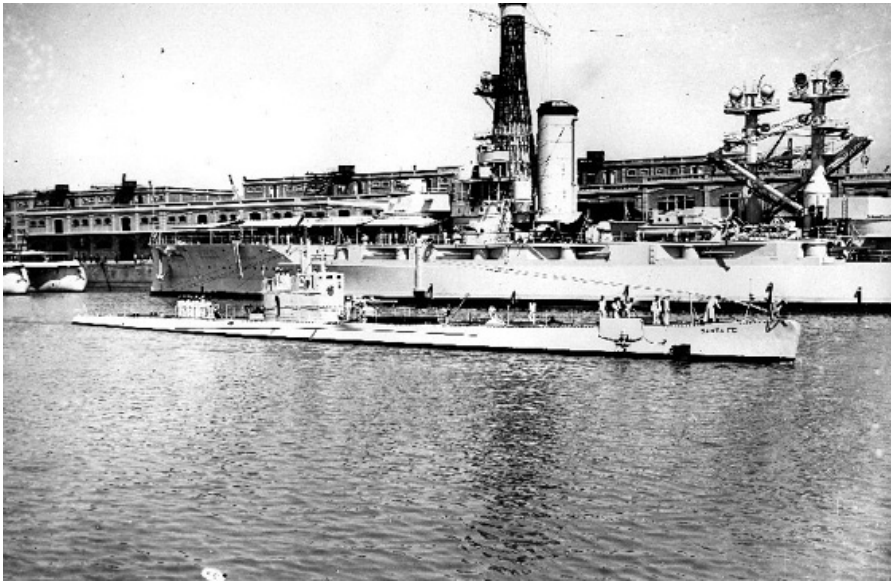
El general José Félix Estigarribia firma el Tratado de Paz con Bolivia, Buenos Aires, 1935.

El presidente Roberto M. Ortiz y Eduardo Díaz Medina presencian la firma del Tratado de Paz acordado después de la guerra del Chaco en el Salón Blanco de la Casa Rosada, 1938.



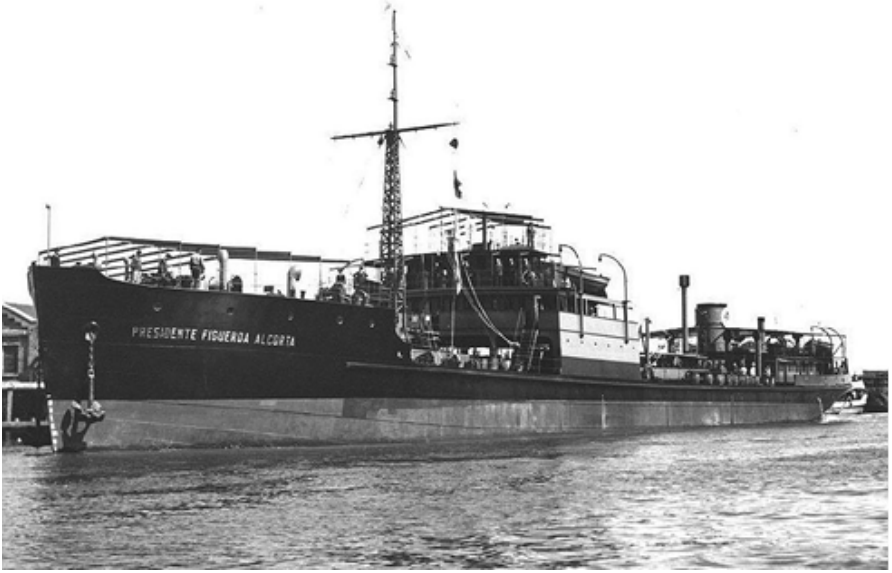
El presidente Agustín P. Justo coloca el primer remache en el rastreador *ARA Bouchard*, mayo de 1935.

El *ARA Bouchard* en su viaje inaugural.



La flota de mar en Puerto Belgrano, c. 1938. En primer plano, el submarino entregado a la Armada en 1933; detrás, uno de los acorazados clase Rivadavia; a la izquierda, los dos cruceros pesados entregados en 1931, el *ARA Almirante Brown* y el *ARA 25 de Mayo*. Fuente: colección del autor.

Boradura de los rastreadores *ARA Robinson* y *ARA Seaver* en los astilleros de Hansen & Puccini, San Fernando, provincia de Buenos Aires, 18 de agosto de 1938.

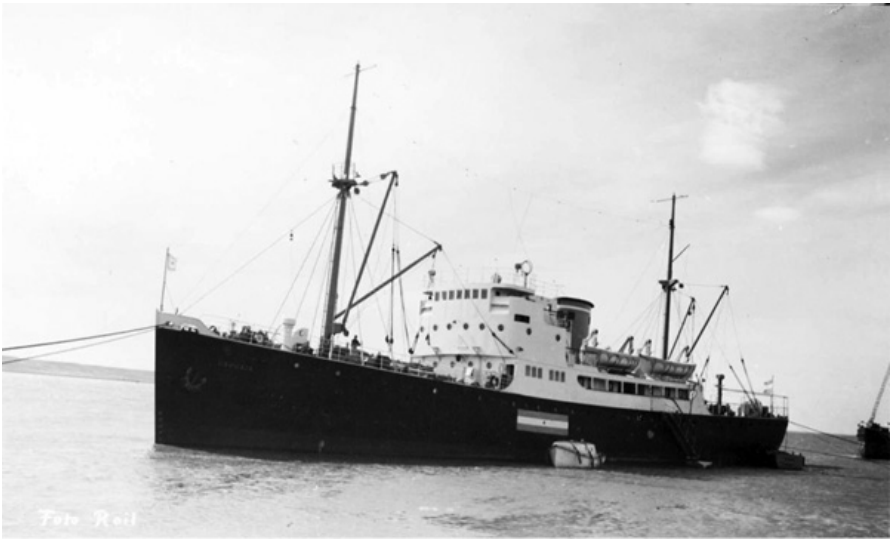


Petrolero *Presidente Figueroa Alcorta*, construido en el astillero Astarsa, 1937. Porte bruto: 3050 toneladas.

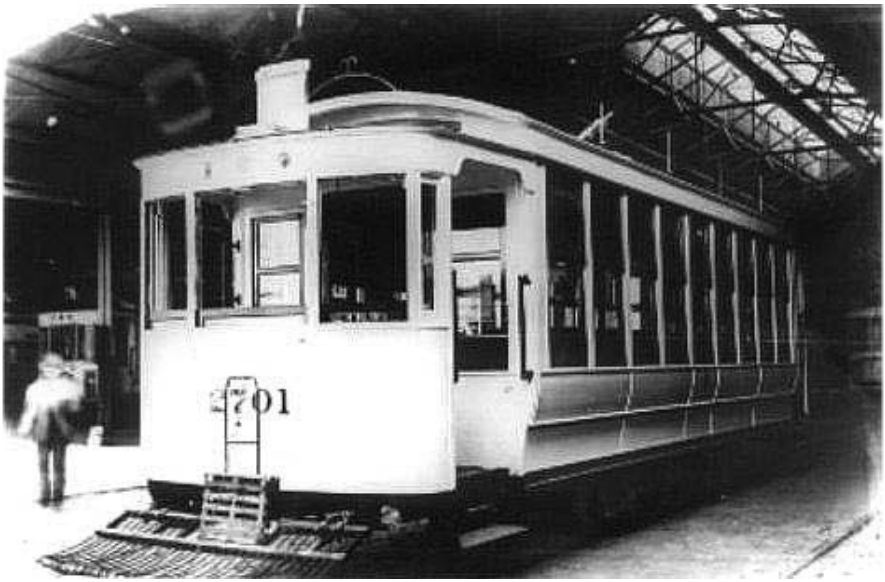
Botadura del petrolero *General Mosconi* en el astillero Astarsa, 1944.

Elevadores de la Junta Nacional de Granos, década de 1930.

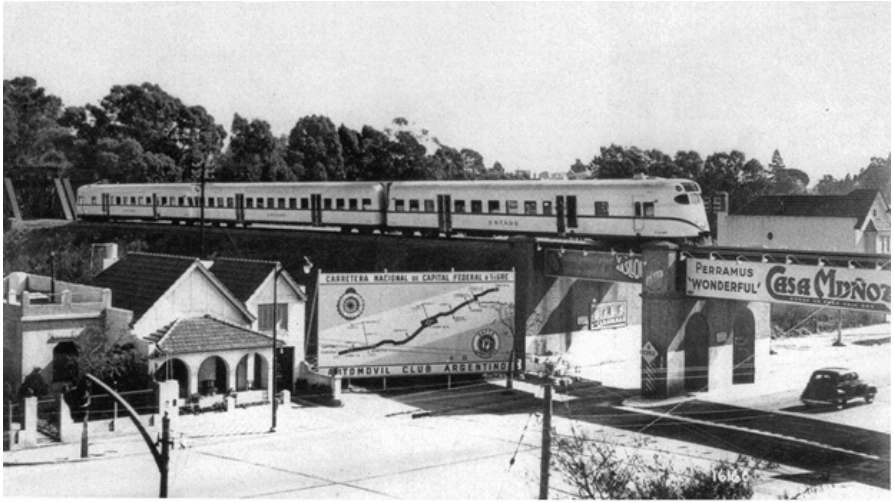
Elevadores de la Junta Nacional de Granos en construcción,
Buenos Aires, c. 1937.



El transporte *ARA Ushuahia*, nombre asignado en 1938, botado en el astillero de Río Santiago en 1940.



El primer tranvía fabricado en el país por CATITA para la Anglo-Argentina, 1923.



Coches a motor diesel Ganz, Vicente López, provincia de Buenos Aires, década de 1930.

Uno de los trenes Ganz Diesel introducidos en la década de 1930, en Capilla del Monte, Córdoba, c. 1938.

Edificio de Ferrocarriles del Estado, inaugurado en la década de 1930.

LA RURAL
SEGUROS
LA RURAL
SE ALQUILA
SE ALQUILA
SE ALQUILA
ADOPYF
DEVENGAN LAS CEDULAS
SUBTERRANEO BELGRANO
C.H.A.D.O.P.Y.F.
Fototeca del Archivo General de la Nación

Buenos Aires a mediados de la década de 1930.

Caravana de vehículos producidos por Hispano-Argentina Fábrica de Automóviles S.A. (Hafdasa) en 1939, listos para ser expuestos frente a la Casa Rosada al presidente Roberto M. Ortiz. Fuente: colección del autor.

Diversos medios de transporte urbano en Buenos Aires, mediados de la década de 1930.

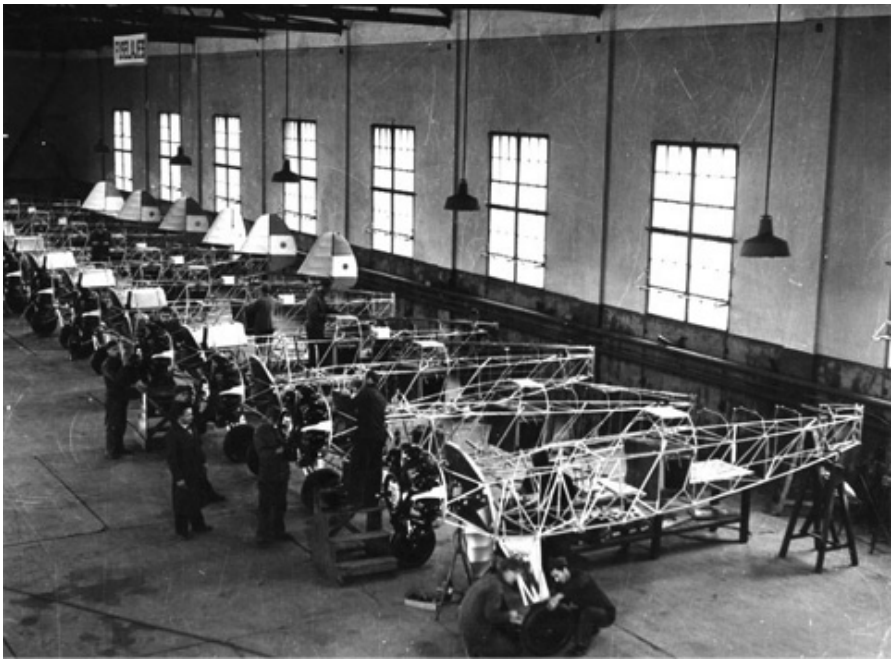
Automóvil Chevrolet 100.000 armado en la Argentina, 1933.

El expresidente Marcelo T. de Alvear visita una exposición de automóviles, 1937.

Planta de la Ford en La Boca.

Fábrica de Nestlé en el barrio de Saavedra, 1938.

Alineación de cazas monoplaza de ala baja Curtis Hawk 75-0 construidos bajo licencia en la FMA de Córdoba, 1940-1941. Fuente: revista *Life*.



El biplano de escuela elemental Focke-Wullf Fw 44 J producido bajo licencia en la FMA, 1936-1942. Fueron completados 197. Fuente: colección del autor.

El entonces Cuerpo de Aviación del Ejército (CAE) en la base aérea de El Palomar, c. 1939, antes de participar en el desfile aéreo con motivo del 9 de Julio. Fuente: colección del autor.

El presidente Roberto M. Ortiz y el ministro de Marina vicealmirante León Scasso observando la iniciación de la revista naval de 1940.

Segunda remesa de cazas monoplazas Dewoitine D.21 C.1 producidos bajo licencia en la Fábrica Militar de Aviones (FMA), 1932. Fuente: colección del autor.

El Palomar, década de 1920. Cazas Dewoitine D.21, aviones de reconocimiento y bombardeo Breguet XIX (en color verde oliva), Brisol F.2B y Avro 504 .

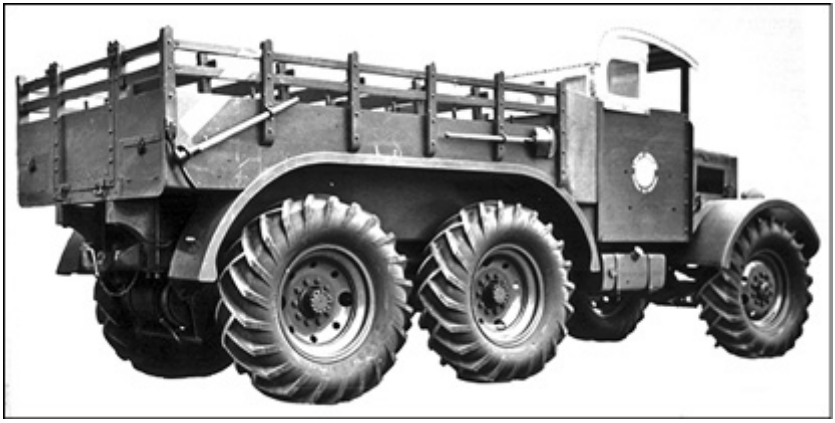
Segundo lote de cazas Dewoitine D.21 producidos en la Fábrica Militar de Aviones, 1932.

Escuadrilla de aviones Grumman Duck G-20 (J2F-2) adquiridos en 1936.

Alineación de cazas Curtiss Hawk 75-0 adquiridos en 1937. La remesa aquí ilustrada fue producida bajo licencia en la Fábrica Militar de Aviones, 1940-1941. Fuente: colección del autor.

Unidad de morteros Stokes Brandt de 81,4 mm, modelo 1938, del Ejército Argentino.

Oficiales del Ejército Argentino durante maniobras, 1941.
Fuente: revista *Life*.



Camión Hafdasa Criollo (grande), 1939. Producido en serie para el Ejército.

Rauch, George V.

La Argentina entre dos guerras, 1916-1938 / George V. Rauch. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Biblos, 2022

Libro digital, EPUB

Archivo Digital: descarga

ISBN 978-987-814-031-5

1. Historia Argentina. I. Título

CDD 982.061

Diseño de cubierta: Luciano Tirabassi

Agustín P. Justo, entonces presidente de la Argentina, en Brasil con el presidente de ese país, Getúlio Vargas, septiembre/octubre de 1933. (National Archives of the United States, College Park, Maryland).

Armado: Hernán Díaz

Conversión a formato digital: Libresque

© George V. Rauch, 2022

© Editorial Biblos, 2022

Pasaje José M. Giuffra 318, C1064ADD Buenos Aires

info@editorialbiblos.com / www.editorialbiblos.com.ar

Esta obra se encuentra disponible en Acceso Abierto para copiarse, distribuirse y transmitirse con propósitos no comerciales. Todas las formas de reproducción, adaptación y/o traducción por medios mecánicos o electrónicos deberán indicar como fuente de origen a la obra y su(s) autor(es).

ÍNDICE

Acerca de este libro 1
Portada 3
Índice 4
Epígrafe 7
Acrónimos y siglas 8
Prefacio 10
Capítulo 1. La primera presidencia de Hipólito Yrigoyen, 1916-1922 13
Yrigoyen, el hombre del misterio 14
La primera presidencia, 1916-1920 19
La economía argentina durante la Primera Guerra Mundial 22
Desarrollo industrial 30
Yrigoyen y la clase obrera 33
Las huelgas marítimas 33
La huelga de trabajadores municipales 35
Las huelgas ferroviarias 36
Las huelgas de los frigoríficos de 1917-1918 37
La Semana Trágica de 1919 38
Las huelgas patagónicas 41
La política exterior argentina 50
La fallida conferencia de neutrales propuesta por Yrigoyen 54
Sobre el desarrollo de recursos minerales 57
Yrigoyen y el gobierno representativo 63

Notas 65
Capítulo 2. Marcelo T. de Alvear en la Casa Rosada 81
La economía 85
YPF bajo Alvear 88
La refinería de petróleo de La Plata 94
Mosconi y la lucha contra la Standard Oil 97
La Standard Oil en Bolivia 101
Alvear y su gabinete 103
Alvear y las Fuerzas Armadas 108
El cisma de 1924 112
Alvear y los ferrocarriles de capitales británicos 115
Remembranzas de Buenos Aires en la década de 1920 117
Relaciones exteriores 120
Una carrera de armamentos navales en Sudamérica 120
La Conferencia de Santiago sobre el Desarme 128
La declaración de principios de Brasil 135
Un diálogo entre sordos 136
Consecuencias 137
Las relaciones con Chile 144
La Argentina y la Liga de Las Naciones 152
Las relaciones con Bolivia 153
Relaciones con otras naciones 155
Relaciones entre la Argentina y Estados Unidos 155
La Segunda Conferencia Panamericana: Ciudad de México, 1901-1902 163
La Sexta Conferencia Panamericana: La Habana, 1928 170
Notas 175
Capítulo 3. El retorno de Yrigoyen 198

La segunda presidencia de Yrigoyen 206
Las luchas de Yrigoyen contra el Congreso 214
Relaciones exteriores 219
Las relaciones con países vecinos 227
La disputa por el Chaco 227
Relaciones con Chile 230
Cuesta abajo 237
Yrigoyen y la clase obrera 240
La hora de la espada 254
De complot en complot (I) 259
Notas 265
Capítulo 4. El Ejército en el poder: el gobierno provisional 281
Uriburu versus Justo 284
La economía bajo el gobierno provisional 285
El control de cambios 286
Las Fuerzas Armadas 287
Las elecciones de abril de 1931 291
La Legión Cívica 297
De complot en complot (II) 302
La Exposición Comercial Británica de 1931 313
Notas 315
Capítulo 5. Justo en la Casa Rosada: tecnócratas al timón 325
Dentro del marco constitucional 342
Productos metalúrgicos 346
De petroleros y otros buques 347
El Banco Central y el Plan Nacional de Recuperación 348

Económica
Un sistema nacional de carreteras 350
Los talleres de los Ferrocarriles del Estado: la industria ferroviaria argentina 357
La compra del Ferrocarril Central Córdoba 359
La otra cara de la moneda: los ferrocarriles de propiedad británica 365
Las Fuerzas Armadas 371
El Ejército 371
La Marina 378
El Congreso bajo la Concordancia 381
El debate sobre la carne 382
La interpelación del diputado Julio A. Noble (26 de junio-19 de julio de 1935) 391
Coordinación de transporte 399
Notas 408
Capítulo 6. Relaciones exteriores 425
Estados Unidos 425
Las relaciones militares 430
Brasil 434
Bolivia 438
Chile 442
Las relaciones comerciales argentino-chilenas 443
Las relaciones chilenas con Bolivia 447
Paraguay 452
Asistencia argentina a Paraguay 456
El Séptimo Regimiento de Caballería General San Martín 460
Tratativas de mediación argentino-chilenas 467

La Séptima Conferencia Panamericana 473
Oficiales chilenos en el Ejército boliviano 474
El incidente entre la Argentina y Chile 478
En el frente de combate 483
Relaciones argentino-chilenas después de la guerra del Chaco 484
Uruguay 488
España 491
Asilo naval 494
"Tripulaciones de refuerzo" 495
Alemania 497
Italia 504
Notas 507
Capítulo 7. Industrialización 528
Hacia una economía administrada 530
La industria textil 531
La diversificación de la producción agrícola 533
La industria del cemento 542
Las industrias eléctricas 543
La industria metalúrgica 546
La industria del hierro y el acero 552
Otros establecimientos metalúrgicos 558
Máquinas herramienta 559
La industria naval 560
La Dirección de Fabricaciones Militares 562
Altos Hornos Zapla 564
Arsenales y talleres navales 565
El Compre Nacional 565

La industria aeronáutica 567
Una visión conflictiva sobre los orígenes de la industrialización argentina 568
Conclusiones 577
Notas 588
Capítulo 8. La hora del crepúsculo 600
Notas 604
Conclusiones 605
Notas 611
Bibliografía 613
Fuentes inéditas 613
Otras fuentes inéditas 613
Fuentes oficiales publicadas 614
Fuentes secundarias 618
Otras publicaciones 650
Periódicos y revistas 665
Índice de nombres 668
Álbum de imágenes 705
Créditos 748